

Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia







Contenido

N	lensaje	e del Presidente	4
		entación de la Asociación	
	1.1.	Objetivos y Órganos de Gobierno	
	1.2.	Asociados	8
	1.3.	Altas y bajas durante 2018	12
2.	Prin	cipales Acontecimientos en el Transporte Marítimo de Corta Distancia	13
	2.1.	Acontecimientos en el ámbito internacional	13
	2.2.	Acontecimientos en España	16
3.	Reu	niones del SPC- SPAIN en 2018	20
	3.1.	Reuniones Institucionales	20
	3.2.	Reuniones de los Órganos de Gobierno de la Asociación	23
4.	Acti	vidades de la Asociación durante el año 2018	25
	4.1.	Actividades de la Asociación	
	4.2.	Conferencia Anual de la Asociación - Valencia	32
5.	La A	sociación y la European Shortsea Network (ESN)	35
	5.1.	Reuniones de la European Shortsea Network	35
6.	Acti	vidades de Difusión de la Asociación	36
	6.1.	Observatorio Estadístico del TMCD en España	
	6.2.	Acciones Formativas de la Asociación	40
	6.3	La Asociación en los Medios de Comunicación	15



Mensaje del Presidente

La economía española registró en 2018 un crecimiento del 2,5%, bastante inferior al 3,0% del año precedente, pero aun sensiblemente superior al de la zona Euro, en la que también descendió la tasa de crecimiento, del 2,4% al 1,8%. La desaceleración de la economía española se reflejó muy claramente en el comercio marítimo español (sin considerar las cargas en tránsito internacional) que aumentó en 2018 solo un 0,8%, frente al notable 7,9% del año anterior. El tráfico ro-ro sí se comportó positivamente, aumentando un 6,7%, muy en línea con la cifra de 2017.

En el terreno normativo marítimo, la principal novedad fue la adopción por la OMI, en abril de 2018, de unos objetivos concretos de reducción de las emisiones de CO2 del transporte marítimo. Sus principales elementos consisten en una reducción del 40% de las emisiones por unidad de transporte (t·km) para 2030 y una reducción del 50% de las emisiones totales absolutas para 2050, en ambos casos tomando como referencia las emisiones de 2008. Es evidente que el cumplimiento de ambos objetivos pasa por la adopción de medidas drásticas ya desde el corto plazo y que, al menos para la consecución del segundo, será necesario disponer de nuevos combustibles o tecnologías, totalmente libres de carbono, que aún no existen o al menos no están generalizadas. La OMI ha comenzado ya a trabajar en el diseño de un conjunto de medidas a corto y medio plazo, que deberán estar en vigor a más tardar en 2023.

En marzo de 2019, tuve la ocasión de participar en una reunión en Bruselas con el Secretario General de la OMI, Kitack Lim, a quien manifesté personalmente una preocupación que SPC-Spain ya lleva tiempo trasladando a las autoridades españolas de Fomento: normalmente las normas de la OMI se diseñan tomando en consideración preferentemente los tráficos transoceánicos y no los de corta distancia, y en algunos casos han producido en éstos unos aumentos de costes que han amenazado su competitividad. En este caso, estamos aun comenzando con la regulación de las emisiones de CO2 y aún a tiempo. Si las medidas que se establezcan con ese fin tuviesen como resultado el desvío de cargas de modo marítimo a la carretera, las emisiones de CO2 aumentarían, con lo que se obtendría un resultado contrario al pretendido. Es, por tanto, muy necesario que, cuando se diseñen las nuevas normas, se evalúe específicamente su impacto previsible sobre el TMCD y, en caso necesario, se prevea un tratamiento especial para estos servicios que evite esos efectos contraproducentes. El Secretario General reconoció que no era consciente hasta ahora de ese riesgo y afirmó que tomaba buena nota.

De hecho, desde el 1 de enero de este año 2019, todos los buques están teniendo que recopilar datos de consumos de combustibles para el sistema DCS de la OMI, que tiene los mismos fines que el Reglamento MRV de la UE, aunque difieren notablemente en algunos aspectos. En febrero 2019, la Comisión Europea presentó una propuesta legislativa para teóricamente "alinear" el sistema europeo al de la OMI. En realidad, introduce cambios mínimos. De ahí que SPC-Spain se haya dirigido a las autoridades españolas pidiendo que, en la tramitación de dicha propuesta, al menos



pidan que se elimine del sistema MRV la obligación de informar viaje a viaje, que supone una carga administrativa adicional muy notable para el personal de a bordo en los buques de TMCD.

También ha tenido SPC-Spain un papel muy activo, con el valioso apoyo de Puertos del Estado, en el proceso de revisión de la Directiva Europea sobre Recogida de Residuos en los puertos, habiéndose conseguido varias referencias concretas al TMCD que deberán traducirse en menores tarifas y mayor flexibilidad para estos tráficos, especialmente cuando sean servicios de TMCD no estrictamente regulares.

Huelga decir que todos los armadores que operan en el TMCD en Europa miran con enorme preocupación a la fecha del 1 de enero de 2020, a partir de la cual el límite global del contenido de azufre de los combustibles marinos, fuera de las zonas de control de emisiones (SECAS), será del 0,5%. A falta ya de menos de 10 meses para esa fecha, aún persisten grandes dudas sobre los combustibles que estarán en el mercado, sus precios y sobre la posibilidad o no de utilizar en los puertos los scrubbers de ciclo abierto. Ya hay más de 3.000 buques que disponen de los mismos y es necesario que la OMI establezca criterios claros para su aplicación uniforme.

Además, en febrero de 2019, se ha anunciado que Francia propondrá formalmente a la OMI la declaración del mar Mediterráneo como zona de control de emisiones de azufre y de nitrógeno. La posición del gobierno español, manifestada por el Secretario de Estado de Fomento en una Jornada celebrada en marzo en Madrid, es que España apoyará tal medida pero condicionada a que se aplique en todo el Mediterráneo, tanto por los países del norte como del sur del mismo.

En la UE se ha alcanzado un acuerdo para la puesta en marcha de la llamada Ventanilla Única Marítima Europea, que se espera simplifique notablemente los trámites administrativos al TMCD, aunque resulta desalentador que se haya fijado su puesta en marcha para 6 años más tarde de la entrada en vigor de la norma correspondiente, lo que supone, como pronto, 2025.

En España, en relación con el servicio de estiba, de gran trascendencia económica para el TMCD, el 29 de marzo de 2019 el gobierno aprobó el RD-ley 9/2019, que desarrolla el RD-ley 8/2017 y que, el 12 de abril, se complementó con el RD 257/2019, por el que se conceden ayudas especiales para la jubilación anticipada de los trabajadores del sector.

Puertos del Estado ha llevado a cabo un amplio proceso de consulta sobre un nuevo Marco Estratégico para los puertos de interés general, en el que SPC-Spain tomó parte.

Pasando a los asuntos propios de nuestra asociación, la jornada anual de SPC Spain se celebró en noviembre de 2018 en Valencia, bajo el lema "Trabajando por una industria más competitiva y un medio ambiente mejor", en este caso con el foco en la industria del automóvil y con gran éxito de asistencia y de respaldo institucional. Una vez más, gracias a la labor de la Dirección Técnica, el valioso apoyo en la organización de la Autoridad Portuaria de Valencia y de los patrocinadores, en este caso Grimaldi Lines y el Proyecto CORE LNGas Hive, cabe valorar muy favorablemente su desarrollo.



Tuvo lugar el 22 de noviembre en el marco del Edificio del Reloj de la Autoridad Portuaria de Valencia. Como principales autoridades, asistieron la Secretaria General de Transportes del Ministerio de Fomento, Dña. María José Rallo; el Director General de la Marina Mercante, D. Benito Núñez y el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, D. Aurelio Martínez. Participaron más de 90 personas de muy elevado nivel entre ponentes y asistentes, lo que hizo que también la posibilidad de contacto (o "networking") fuese de gran interés.

SPC-Spain ha continuado publicando semestralmente, con la colaboración de Puertos del Estado y la Fundación Valenciaport, los informes del Observatorio Estadístico del TMCD en España, que ya permiten visualizar una perspectiva histórica de 9 años. En el último informe se destaca el importante crecimiento de carga rodada internacional en el primer semestre de 2018, con 10,4 millones de toneladas movidas y un aumento interanual del 13,8%, muy similar en la fachada atlántica y mediterránea. El TMCD de carga rodada captó en 2017 el 9,9% de la demanda de transporte internacional respecto a la carretera. Merecen especial mención las cifras de las líneas con Italia, donde la cuota del TMCD fue el 49%, por lo que representan el mejor ejemplo del éxito del TMCD y las Autopistas del Mar, demostrando su fiabilidad, regularidad y calidad de servicio.

En su edición más reciente, este informe incluye datos adicionales a los de ediciones anteriores sobre la oferta de servicios regulares de cabotaje y también sobre oferta/demanda de transporte de vehículos en régimen de mercancía. Además, ciertos cambios metodológicos generan un salto estadístico en algunos datos.

También en 2018, con el apoyo económico del Ministerio de Fomento, hemos seguido organizando jornadas formativas enfocadas a los transportistas por carretera y que nos permiten seguir la labor de difusión de las ventajas del TMCD entre sus usuarios. Concretamente, en 2018 se organizaron 5 jornadas, en Huelva, Sagunto, Motril, Barcelona y Valladolid.

La situación económica de nuestra asociación se sigue consolidando, gracias a la continuidad de las contribuciones económicas de las organizaciones miembros, del apoyo de los patrocinadores que colaboran en nuestros actos y, por supuesto, gracias al trabajo y dedicación del personal de la asociación y de la Dirección Técnica, que quiero reconocer muy especialmente.

Para terminar, quiero también hacer llegar un agradecimiento muy especial, por su desinteresada y valiosa colaboración, a las personas que representan a nuestros asociados en las reuniones de la Comisión Ejecutiva, la Junta Directiva, los Grupos de Trabajo y las Jornadas que se organizan. Gracias a vuestro apoyo, nuestra asociación cumple en 2019 ya 17 años de esfuerzos por el objetivo común que es promover el trasporte intermodal sostenible en España.

Manuel Carlier Presidente de SPC-SPAIN



Presentación de la Asociación

1.1. Objetivos y Órganos de Gobierno

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), o Shortsea Promotion Centre-Spain (SPC-Spain) se constituyó en 2002, a partir de la iniciativa de las principales Asociaciones y empresas ligadas a la intermodalidad y con el apoyo del Ministerio de Fomento, y en especial de Puertos del Estado.

La Asociación nació con el objetivo principal de promocionar en España el desarrollo de una alternativa logística de carácter sostenible, <u>basada en la colaboración y cooperación entre los distintos modos de transporte que incluya un tramo marítimo</u>. El punto de partida de la Asociación es el convencimiento de que el éxito del TMCD va más allá de las medidas que pueden adoptarse desde el sector público, y pasan por la cooperación y las aportaciones de todos los agentes involucrados, particularmente de la iniciativa privada, buscando fórmulas que propicien la convergencia de intereses en torno a una solución integrada de transporte.

En los 16 años ya transcurridos, la Asociación ha contribuido a la difusión, conocimiento y desarrollo del TMCD en España y, en conjunción con sus homólogos de otros países de la UE, agrupados en la European Shortsea Network (ESN), al desarrollo de medidas europeas y nacionales de fomento del mismo (Programa Marco Polo, Red TEN-T, Autopistas del Mar, tratamiento favorable en Ley de Puertos, etc.).

La labor que desarrolla la Asociación, sus actividades y operaciones, constituyen un gran valor añadido a la promoción y al fomento de la intermodalidad con el objetivo de ganar eficiencia, competitividad y sostenibilidad:

- La Asociación promueve un mayor uso del transporte marítimo en aquellas relaciones en que otras opciones, no marítimas, son posibles, y ello desde una óptica integradora, y no de confrontación, con el modo preferido por los usuarios que, hoy por hoy, es la carretera. La Asociación, y sus empresas socios, trasmiten un mensaje de complementariedad, de seriedad y fiabilidad del servicio, y de respeto mutuo entre los agentes intervinientes en la cadena de TMCD. Y ello favorece su crecimiento. Como dato, en el período 2009 2018, el TMCD internacional de carga rodada se incrementó 10 millones de toneladas, de 13 a 23 millones de toneladas, un total de 19,6 millones de toneladas si se deducen los autos en régimen de mercancía, lo que significa un tráfico superior a 500.000 camiones que realizan una parte de su trayecto por vía marítima.
- En paralelo a la evolución de la demanda, se ha desarrollado una oferta de servicios marítimos regulares y frecuentes, que en el 1^{er} semestre de 2018 se elevaba a 65 líneas regulares alternativas a la carretera enlazando 96 puertos y que en ocho casos presentan estándares de Autopista del Mar, con frecuencias de hasta seis salidas semanales.

El reto del SPC Spain es ser capaz de adoptar posiciones comunes y compartidas, impulsar iniciativas de interés para todo el sector y encontrar soluciones al desarrollo de los servicios de TMCD sin excluir a ninguno de sus socios, de modo que la Asociación incremente su peso específico y capacidad de interlocución ante el sector y las administraciones.



A 31 de diciembre de 2018, los Órganos de Gobierno de la Asociación eran los siguientes:

PRESIDENCIA	D. Manuel Carlier (ANAVE)		
VICEPRESIDENCIA	D. Ovidio de la Roza (CETM) D. Jaime Luezas (Puertos del Estado)		
SECRETARÍA	Dª. Pilar Tejo		
VOCALES	En representación de: AP de Barcelona, Dª Ana Arévalo AP de Santander, D. Jaime González AP de Valencia, Dª. Fátima Zayed FETEIA, D. Agustín Montori Fundación Valenciaport, Dª Lorena Sáez Grimaldi Logística España, D. Antonio Vargas		
ASAMBLEA	La conforman todos los asociados		

1.2. Asociados

A 31 de diciembre de 2018, la Asociación agrupa a 29 socios, que representan a la práctica totalidad de los agentes intervinientes en el TMCD: compañías navieras (9) y su asociación, ANAVE, la Confederación Española de Transporte de Mercancías (que agrupa a una parte mayoritaria de ese sector en España), Autoridades Portuarias (11) y el organismo público Puertos del Estado, Comunidades Autónomas (1), la federación española de transitarios, la asociación española de consignatarios de buques y otras Fundaciones y organizaciones del ámbito marítimo-portuario. Se trata, seguramente, de una de las mesas sectoriales más completas que pueden darse en el sector del transporte.

A pesar de tener intereses diferentes y en algunos aspectos incluso contrapuestos, esta pluralidad de organizaciones e instituciones comparten el objetivo común de promover el Transporte Marítimo de Corta Distancia en España. En consecuencia, las opiniones y criterios que la Asociación transmite, previamente discutidos y consensuados entre sus miembros pueden considerarse muy representativos y la posición común de los sectores interesados en el TMCD español ante instituciones, administraciones y otras entidades.

Se relacionan a continuación los asociados del SPC-Spain en diciembre de 2018, organizados por sectores:



AUTORIDADES PORTUARIAS







Autoridad Portuaria de Barcelona



Autoridad Portuaria de Bilbao



Autoridad Portuaria de Cartagena



Autoridad Portuaria de Gijón



Autoridad Portuaria de Huelva



Autoridad Portuaria de Motril



Autoridad Portuaria de Santander



Autoridad Portuaria de Tarragona



Autoridad Portuaria de Valencia



Autoridad Portuaria de Vigo



	Fundación Bahía Almeriport	Fundación Bahía Almeriport
EMPRESAS NAVIERAS	ANAVE ANAVE	ANAVE – Asociación de Navieros Españoles
	BALEARIA+ En el mar, te damos +	Baleària Eurolíneas Marítimas S.A.U.
	Brittany Ferries	Brittany Ferries
	FLOTA SUARDIAZ, S.L.	Flota Suardíaz
		FRS Iberia S.L.U.
	GRANDI NAVI VELOCI	Grandi Navi Veloci S.P.A.
	5	Grimaldi Logística
	NEPTUNE LINES	Neptune Lines
	TRASMEDITERRANEA	Cía. Trasmediterránea, S.A.
	C UECC	UECC Spain



TRANSPORTE POR CARRETERA	CETM Confederación signalisis de transporte de Mercanción	Confederación Española de Transporte de Mercancías
OPERADORES PORTUARIOS	ASCIACIÓN ESPAÑOLA DE CONSIGNATARIOS DE BUQUES	ASECOB
	FETEIA-OLT FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSITARIOS ORGANIZACIÓN PARA LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE	FETEIA
	VALENCIA TERMINAL EUROPA	Valencia Terminal Europa
ENTES AUTONÓMICOS	Agencia Pública de Puertos de Andalucia consejeria de obras Públicas y vivienda	Agencia Pública Puertos de Andalucía
OTROS	Fundación Valenciaport	Fundación Valenciaport
	* * * * * Escola Europea Intermodal Transport EscolaEuropea.eu	Escola Europea Intermodal Transport



1.3. Altas y bajas durante 2018

Durante el año 2018 se recibieron 2 solicitudes de asociación por parte de las siguientes entidades:

- ⇒ ASECOB
- ⇒ FRS Iberia SLU







2. Principales Acontecimientos en el Transporte Marítimo de Corta Distancia

2.1. Acontecimientos en el ámbito internacional

Revisión de la Directiva Europea sobre Recogida de Residuos en los puertos

En enero de 2018, la Comisión Europea presentó una propuesta de Directiva sobre instalaciones portuarias receptoras de residuos de buques, que derogará la Directiva 2000/59/CE y modificará las Directivas 2009/16/CE y 2010/65/UE, con el objetivo de reducir las descargas al mar, y al mismo tiempo garantizar operaciones de transporte marítimo eficientes en los puertos.

En diciembre de 2018, la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Euroepo aprobó el texto acordado con el Consejo, que ahora espera su aprobación formal en sesión plenaria y por el Consejo.

La Directiva contempla la aplicación de una tarifa por desechos reducida al transporte marítimo de corta distancia y a los «buques verdes», es decir, buques que puedan demostrar que generan cantidades limitadas de desechos y que los gestionan a bordo de manera sostenible.

Esta ha sido la postura defendida desde la representación española en los grupos de trabajo del Consejo, dar un tratamiento diferenciado al TMCD y adaptado a sus necesidades, incluyendo no solo los servicios regulares sino también los servicios frecuentes y recurrentes (como los de transporte de vehículos nuevos). Esta posición española se hizo llegar a Puertos del Estado y a los SPCs que integran la ESN, con el fin de que otros Estados miembros apoyasen una posición similar a la española.

Acuerdos del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 72-73) de la OMI

El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (Marine Environment Protection Committee, MEPC 72) ha adoptado unos objetivos concretos de reducción de las emisiones de CO2 del transporte marítimo: un 50% de reducción de las emisiones totales del transporte marítimo para 2050 y un 40% de reducción en promedio de las emisiones por tonelada x milla para 2030, en ambos casos tomando como referencia las emisiones de 2008.



En relación a la aplicación del límite de contenido de azufre en los combustibles, el MEPC 73 adoptó una enmienda complementaria al Convenio MARPOL para prohibir transportar fueloil no reglamentario previsto para ser utilizado en la propulsión o en el funcionamiento a bordo del buque, con la excepción de los buques que cuenten con un sistema de limpieza de los gases de escape Sox ("scrubber"). Se prevé que esta enmienda complementaria entre en vigor el 1 de marzo de 2020.

Sistema de OMI de recogida de datos sobre el consumo del buque y Reglamento de la Unión Europea MRV 2015/757

El 1 de marzo de 2018 entraron en vigor las **enmiendas del Anexo VI del convenio MARPOL** que exigen a todos los buques de 5.000 GT o más la presentación de los sistemas de recopilación de datos (DCS por las siglas en inglés de data collection system) sobre el consumo de fuel oil.

Uno de los requisitos establece que el DCS debe incluir una descripción de la metodología que se empleará para la recopilación de datos sobre el consumo del buque y la especificación de los procesos que se realizarán para reportarlos al Estado de sus Banderas o a las Organizaciones Reconocidas (ROs). La normativa estableció el 31 de diciembre de 2018 como último día para notificar de forma oficial estos datos. Con esta información, el Estado o los ROs determinarán si cumple con los requisitos por medio de una declaración de cumplimiento.

Los Estados o los ROs deberán transferir la información a una base de datos de la OMI. Este organismo deberá presentar un informe anual al Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (MEPC), resumiendo los datos recogidos sobre el consumo de fuel oil de los buques.

Por su parte, el **Reglamento de la Unión Europea MRV 2015/757**, sobre el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO2, estipula que desde el 1 de enero de 2018, cada empresa armadora debe recoger datos sobre emisiones de CO2 para todos sus buques de más de 5.000 GT que escalen en puertos del Espacio Económico Europeo (EEE), incluidas las emisiones en los puertos. Dichos datos deben ser verificados por un verificador acreditado y recogerse por cada viaje, hacia o desde puertos de la UE, además de un resumen anual. Deben además aportar información sobre la carga transportada y prevé que la Comisión pueda hacer públicos datos detallados a nivel de empresa y buque.

Las diferencias entre ambos sistemas, con muy superior carga administrativa el de la UE, han llevado a un intento de la UE de alinear ambos sistemas. En febrero de 2019, la Comisión Europea (CE) hizo pública su propuesta de revisión del Reglamento MRV de la UE, que introduce solo mínimas modificaciones, sin que se reduzca la carga administrativa para las empresas armadoras.

Ventanilla única marítima europea

En diciembre de 2018, el Consejo acordó su posición sobre la propuesta presentada por la Comisión en el mes de mayo, de un Reglamento para la creación de un entorno de ventanilla única marítima europea y derogación de la Directiva 2010/65/UE sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros.

El objetivo de la ventanilla única marítima europea es armonizar todas las obligaciones de información asociadas con las escalas portuarias, y enlazar de forma coordinada las actuales



ventanillas únicas marítimas que operan a nivel nacional. El nuevo sistema comunitario mejorará la interoperabilidad y la interconexión entre los sistemas pertinentes, lo que permitirá que los datos sean compartidos y reutilizados de un modo más eficiente.

En febrero de 2019, se ha alcanzado un acuerdo preliminar por el Parlamento Europeo y el Consejo de la UE (los Estados miembros) que debe ser confirmado formalmente por ambas instituciones para poder entrar en vigor.

European Sustainable Shipping Forum

Durante el año 2018 se han celebrado las siguientes reuniones del ESSF:

- ⇒ 22.02.2018 4ª Reunión del sub-grupo sobre Emisiones de los buques a la atmósfera
- ⇒ 27.02.2018 12ª Reunión del sub-grupo LNG
- ⇒ 27.03.2018 14ª Reunión del sub-grupo Sistemas de limpieza de gases de escape-EGCS
- ⇒ 01.06.2018 9^a Reunión del ESSF
- ⇒ 13.06.2018 5ª Reunión del sub-grupo sobre *Emisiones de los buques a la atmósfera*
- ⇒ 04.10.2018 6ª Reunión del sub-grupo sobre Emisiones de los buques a la atmósfera

Toda la documentación correspondiente al ESSF está disponible AQUÍ

European Shortsea Conference 2018

El presidente del SPC-Spain, D. Manuel Carlier, participó como ponente en la **European Shortsea Conference 2018 (ESC2018)** celebrada este año en Lübeck con una nutrida presencia de representantes sectoriales.

La ponencia del Sr. Carlier versó sobre "Oportunidades y desafíos de innovaciones y problemas ambientales desde el punto de vista de los operadores de buques españoles" y puede descargarse en el siguiente enlace: Presentación Lübeck.



Programa italiano Marebonus

El incentivo italiano Marebonus está otorgando préstamos por valor de 118 millones de euros (42 millones en 2017 + 76 millones en 2018). Sobre la base de las 51 propuestas de proyectos recibidas de los armadores, Marebonus estimuló las inversiones para nuevos servicios de Adm y



para la mejora de las existentes de 538,1 millones de euros en un horizonte de tres años. La oferta adicional puesta en el mercado gracias al incentivo, según un pronóstico prudencial y teniendo en cuenta solo los nuevos servicios de AdM activados gracias a Marebonus, se estima en 104.800 ml/semana (aproximadamente 7,5% de oferta adicional) con 190.000 vehículos pesados/año adicionales trasvasados a la carretera y, un ahorro de externalidades negativas de 45,72 millones de euros al año.

2.2. Acontecimientos en España

Regulación del servicio portuario de estiba

El Real Decreto Ley 8/2017, que estableció una liberalización progresiva del régimen de la estiba española, se aprobó para cumplir con la Sentencia del TJUE de 11 de diciembre de 2014. En síntesis, esta Sentencia estableció que el sistema español de estiba era incompatible con el Derecho Comunitario por contravenir la libertad de establecimiento.

En desarrollo de este Real Decreto, en abril de 2019, la Diputación Permanente del Congreso de los Diputados convalidó el **Real Decreto-Ley 9/2019**, de 29 de marzo, *por el que se modifica la Ley 14/1994*, de 1 de junio, que regula las empresas de trabajo temporal, para su adaptación a la actividad de la estiba portuaria

El nuevo Real Decreto-ley dispone una habilitación legal para que a través del Convenio Colectivo se pueda acordar la subrogación obligatoria de los trabajadores para las empresas que decidan salirse de las Sociedades de Estiba (las denominadas SAGEP).

Con este fin se modifica la Ley de las Empresas de Trabajo Temporal (ETT), para establecer las especificidades de los Centros Portuarios de Empleo y del resto de ETT que desarrollen parte de su actividad en el sector de la estiba, y en el caso concreto de los Centros Portuarios de Empleo, para establecer el requisito de que sus propietarios deban tener la licencia de empresa estibadora.

Asimismo, se refuerza la capacidad de los empresarios en la organización y dirección del trabajo, sin olvidar el protagonismo que se otorga a la negociación colectiva en determinadas cuestiones de la organización de la actividad productiva.

También se actualiza el Real Decreto-Ley 8/2017 para permitir el uso del contrato de aprendizaje para la formación de estibadores, de forma que los alumnos que estén cursando el Certificado de Profesionalidad que da acceso a la profesión podrán beneficiarse de un contrato laboral mientras desarrollan las prácticas.

Adicionalmente, el **Real Decreto 257/2019**, de 12 de abril, por el que se establecen *las normas para la concesión de ayudas especiales para la adaptación del sector de la estiba portuaria*, incorpora el sistema de ayudas para los estibadores de mayor edad que voluntariamente soliciten la extinción de su contrato de trabajo y que, de este modo, serán considerados en situación asimilada al alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Para los solicitantes que cumplan los requisitos establecidos, la ayuda consiste en el pago de un subsidio mensual del 70% del salario medio percibido en el último año por un máximo de 60 mensualidades, más el 100% de la cotización del trabajador al Régimen Especial de la Seguridad



Social de los Trabajadores del Mar que se percibirá desde la concesión de la ayuda hasta la jubilación del trabajador y se incrementará anualmente en la misma medida que lo hagan las pensiones contributivas de la Seguridad Social.

Adicionalmente, el Real Decreto modifica la duración del certificado de profesionalidad para estiba, con lo que la duración de la formación asociada al certificado de profesionalidad queda establecida en 850 horas, mientras que se alargan hasta 400 horas la formación de las prácticas no laborales.

Renovación del Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General

Transcurridos 20 años del actual Marco Estratégico, aprobado en 1998, periodo en el que el sistema ha duplicado su tamaño y tráficos, y debido a la relevancia de los cambios producidos, tanto en el entorno como internos en los puertos españoles, Puertos del estado decidió llevar a cabo una reformulación de sus bases de desarrollo estratégico, los criterios de actuación y los objetivos generales.

El nuevo Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, ha de delinear un dibujo del escenario futuro de los puertos, donde se refuerce el papel público implicado en el sector portuario, sin perder de vista que el fin último es obviamente las empresas y personas que conforman el tejido socioeconómico al que se sirve.

Los trabajos se han iniciado con la remisión por parte de Puertos del Estado de detallados cuestionarios a los presidentes de las 28 Autoridades Portuarias, así como a operadores privados y miembros de las comunidades portuarias de los distintos puertos, para recabar sus opiniones en relación con este nuevo Marco Estratégico.

SPC Spain ha sido consultado y ha remitido las respuestas al cuestionario planteado.

El Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios

El Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios continuó sus trabajos a lo largo del año 2018.

Los estudios que se han elaborado durante 2018, con distintos niveles de avance son los siguientes:

- Sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios. Con el objetivo de establecer un sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios (practicaje, remolque, amarre, MARPOL, manipulación de mercancías y pasaje) que, con vocación de permanencia en el tiempo, permita valorar en los puertos españoles la calidad de prestación de unos servicios portuarios, ya de por sí muy heterogéneos entre sí.
- Análisis del **servicio portuario de recepción de desechos** generados por buques en el sistema portuario español
- Estudio de la cadena de costes del tráfico de graneles sólidos industriales en puertos españoles

Además, en las reuniones se ha informado de que se están tomando medidas tanto para la aplicación del Reglamento EU 2017/352, como para el resto de cambios legislativos desarrollados



en los últimos años, como la Ley de Desindexación. Debido a que existe gran disparidad en los pliegos de prescripciones particulares de servicios portuarios de las diferentes Autoridades Portuarias, y para evitar las grandes discrepancias, así como para agilizar el desarrollo de nuevos Pliegos y su posterior publicación, Puertos del Estado ha iniciado el desarrollo de Pliegos Modelo, que irán acompañados de una guía, en la que se establezcan recomendaciones para su particularización a las condiciones de cada Autoridad Portuaria. Los modelos de Pliegos serán circulados entre Autoridades Portuarias y asociaciones de prestadores, para que entre todos se puedan perfilar de la mejor manera posible.

Proyecto MedAtlantic Ecobonus

El pasado 29 de octubre se celebró una reunión en Puertos del Estado con los miembros de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia con el objetivo de poner en común los resultados del proyecto MedAtlanticEcobonus, que fueron expuestos por D. Antonio Góngora como coordinador del mismo.

SPC-Spain, tras una reunión de la Junta Directiva de la Asociación en que trató este asunto, trasladó las siguientes reflexiones o propuestas al coordinador del proyecto, con la petición de que se tomasen en consideración de cara al cierre final de proyecto.

Nos parece correcto que se plantee el instrumento como aplicable a todo tipo de servicios multimodales (por ejemplo, carretera + ferrocarril). En el caso concreto del TMCD, a nuestro entender, el incentivo debería bonificar cualquier servicio marítimo que produzca una reducción de los costes externos frente a la cadena alternativa sólo carretera; independientemente de cuándo, de qué medidas haya implantado el operador marítimo para obtener dicha reducción y de si dichas medidas van más allá o no de dicha normativa.

JUSTIFICACIÓN: El cumplimiento estricto de la normativa implica para las empresas navieras o las compañías ferroviarias, sin ir más allá de la misma, sea cual sea la opción que elijan para conseguirlo, un aumento de sus costes de explotación que podrían poner al servicio multimodal en situación no competitiva y provocar una vuelta a la carretera de una parte del tráfico. Ello generaría, a su vez, un aumento de los costes externos, teniendo en cuenta, además el incremento de movilidad previsto. La aplicación del incentivo podría evitar este efecto no deseado.

Dada la proximidad del 01/01/2020, las navieras están tomando sus decisiones y no se debería penalizar a aquellas compañías más previsoras o más tempranas en esa toma de decisiones.

• Pedimos que se revisen los estudios utilizados en el ejemplo para valorar económicamente las externalidades, ya que, a nuestro entender, están desactualizados, son en algunos aspectos contradictorios y de la aplicación de los mismos se deduce supuestamente un comportamiento medioambiental en general negativo del modo marítimo, comparado con la alternativa solocarretera, lo que contradice los principios hasta ahora aceptados con generalidad. Se nos ha informado de que actualmente hay 3 estudios en marcha sobre los efectos medioambientales del transporte, encargados por la Comisión Europea. Sus resultados deberían ser analizados para su posible aplicación en el proyecto.

JUSTIFICACIÓN: Los resultados que se obtienen aplicando las valoraciones económicas de los distintos efectos externos arrojan unos resultados que contradicen los principios aceptados hasta ahora en relación con el mejor comportamiento en general de las cadenas intermodales marítimas frente a las cadenas solo carretera, poniendo en cuestión todos los cálculos y estimaciones que se habían hecho a lo largo de las anteriores décadas (programa Marco Polo, por ejemplo).



• Se deberían revisar los valores utilizados en el ejemplo para ciertos parámetros que inciden de forma directa en la valoración de los costes externos del transporte marítimo.

JUSTIFICACIÓN: Como ejemplo está el nivel de ocupación de los buques. Un nivel elevado reduce los costes externos por unidad transportada, por el contrario un nivel de ocupación bajo los eleva. La aplicación del incentivo permitiría elevar los niveles de ocupación de los y consecuentemente reducir los costes externos y maximizar el incentivo, generando un "círculo virtuoso".

• Sería de interés reconsiderar la cuantificación del incentivo para hacerlo más elevado.

JUSTIFICACIÓN: En general, en la mayoría de las líneas, el incentivo que resulta es reducido y podría ser poco efectivo, y que por tanto el esfuerzo económico de los estados miembros y de la Comisión fuera poco fructífero. Más teniendo en cuenta que se ha tomado como hipótesis el mantenimiento del importe del flete, hipótesis que podría no ser mantenible dado el incremento de costes que supone cualquier opción de cumplimiento de la normativa medioambiental. Bien es cierto que este bajo nivel de ayuda resultante puede ser resultado de los dos aspectos mencionados en los apartados 2 y 3.



3. Reuniones del SPC-SPAIN en 2018

3.1. Reuniones Institucionales

Reunión con la Presidenta de Puertos del Estado

El día 4 de septiembre, el Comité Ejecutivo de la asociación mantuvo una breve reunión con la Presidenta de OPPE, Dª Ornella Chacón, exponiendo el objeto, constitución, miembros y principales actividades de la Asociación, así como la situación del TMCD en España y los principales puntos de preocupación y trabajo para los próximos meses.

La reunión continuó más ampliamente (2 horas) con el Director de Explotación, D. Leandro Melgar, tratando con cierto detalle el documento que se les había adelantado y que se adjunta, especialmente los siguientes temas:

 <u>MEDIDA 1</u>, Apoyo de las instituciones públicas al desarrollo del TMCD, a través de un programa de incentivos tipo Ecobono, así como incluyendo en las prioridades del programa europeo CEF incentivos a la oferta.

En particular: Incluir en los presupuestos generales del Estado para 2019 una partida para la puesta en marcha de un programa de incentivos, que se apoye en los resultados del proyecto MED Atlantic Ecobonus.

Se comenta que es necesario presentar una propuesta sólida y bien armada, y por ello resulta prematuro y poco viable incluirlo en los presupuestos de 2019 que están casi cerrados. El proyecto MED Atlantic Ecobonus está próximo a concluirse y podría ser más viable configurar una propuesta basada en dicho proyecto para su inclusión en los presupuestos de 2020. Se debate acerca de la conveniencia o no de proponerlo en 2019 aunque no se apruebe.

 MEDIDA 2, Simplificación y agilización de los trámites aduaneros y de los servicios de inspección de mercancías en frontera, y asegurar su provisión fuera de horario, para impulsar el importante potencial aún por desarrollar del TMCD en las relaciones con el Norte de África.

En particular, y de cara a los servicios con el N de África y triangulaciones: Optimizar los recursos y trámites en los servicios de inspección de mercancías en frontera. Establecer el procedimiento que asegure que los trámites aduaneros se puedan realizar fuera del horario habitual.

Es necesario valorar la viabilidad actual de la estrategia que tenía PdE en cuanto a encontrar fórmulas que permitan financiar las necesidades de disponibilidad horaria, y de movilidad geográfica, de los SIF Esto requiere contactos de PdE con varios Ministerios que todavía no han podido llevarse a cabo.



 MEDIDA 5, Proponer en la OMI, desde la representación española, la conveniencia de una aplicación diferenciada de algunos Convenios al TMCD con el fin de evitar efectos contraproducentes de las normas medioambientales. En el ámbito nacional, consultar a SPC Spain antes de apoyar o ratificar nuevos convenios internacionales o enmiendas a los existentes.

Se comenta la necesidad de evitar la descoordinación entre las políticas de transporte y de medio ambiente. Ante la posible propuesta de Francia de extender la obligación de utilizar combustibles con un máximo de 0,1% de azufre en las aguas comunitarias, se acuerda preparar una argumentación para consensuar con DGMM y el Ministerio de Transición Ecológica (Medio Ambiente) y que España se posicione en contra. Se comenta la conveniencia de recabar apoyos en otros Estados miembros de la UE, para lo que se informará a la Representación Permanente de España en la UE (Fomento y Medio Ambiente).

• <u>MEDIDA 6</u>, Modificar la bonificación a la Tasa T1 para extenderla a otros combustibles o tecnologías, además del LNG, que reduzcan las emisiones contaminantes en puerto.

Se acuerda preparar una propuesta de nuevo texto para incluirlo en una próxima modificación de la LPEMM.

Reunión con la Secretaria General de Transporte y el DGMM

El día 3 de octubre, D. Manuel Carlier, D. Jaime Luezas y Dña. Pilar Tejo mantuvieron una reunión con la secretaria general de Transporte y el director general de la Marina Mercante tratándose con cierto detalle los siguientes temas:

• **MEDIDA 1**, Apoyo de las instituciones públicas al desarrollo del TMCD, a través de un programa de incentivos tipo Ecobono, así como incluyendo en las prioridades del programa europeo CEF incentivos a la oferta.

En particular: Incluir en los presupuestos generales del Estado una partida para la puesta en marcha de un programa de incentivos que se apoye en los resultados del proyecto MED Atlantic Ecobonus, tan pronto se pueda elaborar una propuesta madura para ello.

Se comenta por una parte la dificultad de su instrumentación por encuadrarse en ayudas de Estado. La utilización del esquema que resulte del proyecto MED Atlantic Ecobonus, presumiblemente llevaría resueltos estos aspectos. Por otra parte se comentan las dificultades presupuestarias y la posibilidad de que los fondos salgan del superávit del sistema portuario.

El objetivo sería que la instrumentación se lleve a cabo a lo largo del 2019 para poder implantar el incentivo en 2020.

 MEDIDA 4, Cumplir los requisitos impuestos por las nuevas normas, en particular, del Convenio sobre Aguas de Lastre.



 <u>MEDIDA 6</u>, Facilitar apoyo financiero para la adaptación de los buques a los nuevos requisitos medioambientales y de seguridad,

El DGMM informa de que se está trabajando en la modificación de la Orden Ministerial que contiene el desarrollo reglamentario para la aplicación de los avales del Estado a la inversión de las empresas navieras españolas, a las inversiones para la adaptación de los buques a los nuevos requisitos medioambientales y de seguridad.

Asimismo indica que están dispuestos a trabajar para la aplicación del concepto de "misma zona de riesgo" (del Convenio de Aguas de Lastre) en los tráficos de TMCD con los países vecinos.

 MEDIDA 5, Proponer en la OMI, desde la representación española, la conveniencia de una aplicación diferenciada de algunos Convenios al TMCD con el fin de evitar efectos contraproducentes de las normas medioambientales. En el ámbito nacional, consultar a SPC Spain antes de apoyar o ratificar nuevos convenios internacionales o enmiendas a los existentes.

El DGMM considera necesario que, en el seno de la OMI, sea una iniciativa conjunta con los países con más TMCD como otros europeos, USA o Canadá, configurando un grupo de interés. El DGMM tratará esto con el consejero de transporte de España en la OMI para ver la mejor forma de abordarlo.

• <u>MEDIDA 7</u>, Mantener en el Programa de Ayudas a la formación en el transporte, la formación relativa a la intermodalidad marítima.

Se propone flexibilizar el formato de los cursos que contemplan las Bases del Programa de Ayudas con el fin de facilitar una mayor asistencia, de tal forma que se puedan impartir jornadas de media mañana o incluso mediante webinars.

Se acuerda que la asociación remitirá un escrito a la Secretaria General de Transportes para que ésta lo trate con la directora general de Transporte Terrestre con vistas a la próxima convocatoria.

Reunión con la Directora General de Transportes

El día 26 de diciembre, D. Jaime Luezas y Dña. Pilar Tejo se reunieron con la directora general de Transportes para tratar las posibles mejoras y modificaciones a introducir en el programa de Ayudas a la formación en el sector del transporte por carretera así como el proyecto MedAtlantic Ecobonus y el OTLE.

⇒ En relación con el **programa de Ayudas a la formación** en el sector del transporte por carretera, SPC Spain sugirió flexibilizar el formato de las Jornadas, permitiendo una menor duración, y contemplando la posibilidad de webinars.

La directora general expuso que las tipologías de cursos y jornadas se acordaron con el Comité Nacional, y que debe ser el Comité nacional quien propornga y apruebe cualquier cambio.

Asimismo, se le traslado la propuesta de poder realizar una compensación económica entre partidas y que los costes de referencia se incrementen en el IVA correspondiente para aquellas entidades que no puedan deducirse el IVA.



- ⇒ En cuanto **al OTLE**, se ofreció de nuevo la colaboración de SPC Spain para incorporar contenidos del Observatorio del Short Sea Shipping en el Observatorio del Transporte y la Logística en España.
- ⇒ Por último, y respecto al proyecto **MedAtlantic Ecobonus**, se le informó sobre el mismo, solicitando el apoyo de la Dirección General internamente en el Ministerio, por los efectos beneficiosos que puede tener para el transporte por carretera.

3.2. Reuniones de los Órganos de Gobierno de la Asociación

⇒ Junta Directiva – 1 de febrero de 2018

Principales acuerdos adoptados:

- I. Aprobación del Presupuesto para el ejercicio 2018.
- II. Mantenimiento en 2018 del importe de la cuota anual en 2.000€.
- III. Creación de Grupo de Trabajo virtual sobre tarifa Marpol.
- IV. Remisión de escrito al presidente de OPPE sobre la inclusión en la nueva Ley Presupuestos de la forma de aplicación de la tarifa del servicio Marpol para buques que transporten pasaje.
- V. Preparar propuesta de definición de la figura "Entidad Colaboradora" y posibles entidades a las que ofrecerlo.
- VI. Aprobación de la baja como socio de VPI Logística y del alta de la Autoridad Portuaria de Valencia, manteniendo esta última su vocalía en la Junta Directiva.

⇒ Junta Directiva – 3 de mayo de 2018

Se alcanzan los siguientes acuerdos:

- I. Aprobar la incorporación de la naviera FRS Iberia como asociado.
- II. Reactivar el Grupo de Trabajo de Estadística en relación con la metodología de elaboración del informe del Observatorio del TMCD.
- III. Celebrar una reunión de la Junta Directiva la tarde previa a la Jornada Anual en Valencia (21 de nov.)
- IV. Enviar escrito a Puertos del Estado apoyando el proceso de Autoliquidación para el pago de Tasas de residuos.
- V. Fecha de la próxima reunión de la Asamblea fijada el 19 de junio.
- VI. Comenzar las reuniones media hora antes.



⇒ Asamblea General – 19 de junio de 2018

Las conclusiones obtenidas se resumen en los siguientes puntos:

- I. Trasladar en lo sucesivo el "Acta de la reunión anterior" al final del documento de Notas al orden del día como anexo.
- II. Se aprueban las cuentas del ejercicio 2.017.
- III. Remitir escrito de invitación a participar en la Jornada Anual a las personas incluidas en el programa.
- IV. Volver a convocar el GT de Estadística para continuar la reunión.
- V. Dirigir un escrito al Presidente de Puertos del Estado sobre la bonificación de la Tasa T1 por aspectos medioambientales.
- VI. Enviar un escrito de felicitación al nuevo Ministro de Fomento incluyendo un decálogo de temas de interés para el sector.

⇒ Junta Directiva – 21 de noviembre de 2018

Principales acuerdos adoptados:

- I. Se aprueba formalmente la incorporación de ASECOB como asociado.
- II. Llevar a cabo un seguimiento permanente de los temas tratados con Puertos del Estado, con la secretaria general de transportes y con el DGMM.
- III. Remitir escrito al proyecto Med Atlantic Ecobonus agradeciendo la consulta y pidiendo se reconsideren los tres aspectos recogidos en el acta.
- IV. Establecer contacto con asociados de AEUTRASMER que son usuarios o potenciales usuarios del TMCD, una vez consensuado con la CETM y Puertos del Estado.



4. Actividades de la Asociación durante el año 2018

4.1. Actividades de la Asociación

- El 16 de enero se reúne el Comité Ejecutivo en la sede de ANAVE
- El 1 de febrero tiene lugar la reunión de la Junta Directiva de la Asociación en Puertos del Estado
- El 8 de febrero, D. Manuel Carlier se reúne con el Presidente de ASECOB, D. Julio Carrasco, el cual manifiesta su intención de asociarse al SPC cuando su entidad, recientemente constituida, esté más consolidada.
- El 15 de febrero, Dña. Pilar Tejo asiste a reunión del Grupo de Trabajo sobre transporte intermodal marítimo de la Comisión de Intermodalidad (Sección de Mercancías).
- El 21 de febrero tiene lugar en el Centro de Recepción y Documentación del Puerto de Huelva, una Jornada Divulgativa bajo el título "El Transporte Marítimo de Corta Distancia, instrumento de competitividad y sostenibilidad del sector del transporte de mercancías por carretera".





- El 3 de abril se remiten escritos a UNO, AEUTRANSMER, ANFAC y AECOC solicitando fecha para mantener una reunión de cara a establecer una colaboración más estrecha.
- El 4 de abril se presenta telemáticamente en el Ministerio de Fomento la propuesta del SPC Spain a la convocatoria de Ayudas para la Formación en relación con el transporte por carretera de la Dirección General de Transporte Terrestre para el año 2019.
- El 10 de abril, a petición de D. Agustín Benjumeda, de ENDESA, se le envía una Carta de Interés apoyando el Proyecto "Trajano".



• El 12 de abril tiene lugar en el Hotel EXE Puerto de Sagunto una Jornada Divulgativa bajo el título "El Transporte Marítimo de Corta Distancia, instrumento de competitividad y sostenibilidad del sector del transporte de mercancías por carretera".





- El 17 de abril reúne el Grupo de Trabajo "Análisis del servicio portuario de recepción de desechos" del Observatorio de Servicios Portuarios en Puertos del Estado.
- El 17 de abril, D. Manuel Carlier y Dña. Pilar Tejo se reúnen con AEUTRANSMER para constituir un grupo de trabajo con el objetivo de potenciar el tráfico de carga general en el transporte marítimo de corta distancia.



- El 18 de abril, Dña. Pilar Tejo mantiene una entrevista telefónica para la Cadena Ser Granada con motivo de la Jornada de Motril.
- 19 de abril tiene lugar en el Puerto de Motril una Jornada Divulgativa bajo el título "El Transporte Marítimo de Corta Distancia, instrumento de competitividad y sostenibilidad del sector del transporte de mercancías por carretera".







- El 23 de abril entrevistan a Dña. Pilar Tejo para el programa de Radio Nacional "Españoles en la Mar" por la Jornada en Motril.
- El 3 de mayo tiene lugar una reunión de la Junta Directiva de la Asociación en la sede de la CETM.
- El 9 de mayo, Julio Fernández Guillén de ASECOB informa por correo electrónico de que en el orden del día de su próximo Comité Ejecutivo de junio, se incluirá la aprobación formal para solicitar su ingreso en SPC.
- El 16 de mayo, ANAVE asiste al Grupo de Trabajo "Análisis del servicio portuario de recepción de desechos" del Observatorio de Servicios Portuarios en Puertos del Estado.
- El 30 de mayo se remite escrito al presidente de Puertos Estado apoyando el procedimiento de Autoliquidación para el pago de la tarifa de residuos.
- El 30 de mayo, Pilar Tejo mantiene una reunión por Skype con Mr. Hora del puerto de Rotterdam, que tiene interés en desarrollar el Short Sea Shipping con la Península Ibérica. Desea contactar con empresas de transporte españolas.
- El 1 de junio, Manuel Carlier asiste en Bruselas a la 9th Reunión plenaria del ESSF.
- El 6 de junio tiene lugar en el SIL de Barcelona la Jornada Divulgativa, bajo el título "QUO VADIS MERCANCÍAS. Instrumentos de competitividad y sostenibilidad del sector del transporte multimodal de mercancías y el Transporte Marítimo de Corta Distancia", organizada en colaboración con Railgroup.



- El 12 de junio, a petición de Transporte XXI, Pilar Tejo remite un artículo sobre el TMCD y sus necesidades de cara al nuevo ejecutivo.
- El 19 de junio se celebra la Asamblea General ordinaria y el Grupo de Trabajo de Estadística en la sede de ANAVE





- El 19 de junio, SPC-Spain recibe escrito de ASECOB solicitando su ingreso en la Asociación.
- El 20 de junio, se celebra en Lübeck la European Shortsea Conference 2018 a la que asiste
 D. Manuel Carlier con su ponencia que se adjunta como anexo.



• El 28 de junio, tiene lugar en el Novotel de Valladolid una Jornada Divulgativa, bajo el título "SMART PORTS Y PUERTOS 4.0 Los puertos inteligentes y el Transporte Marítimo de Corta Distancia, instrumentos de competitividad y sostenibilidad de la logística y el transporte de mercancías por carretera".





- Durante el mes de julio se remiten escritos de felicitación por sus nuevos nombramientos al Ministro de Fomento (D. José Luis Ábalos), la Secretaria General de Transporte (Dña. María José Rallo del Olmo), la Directora General de Transporte Terrestre (Dña. Mercedes Gómez), la Presidenta de Puertos del Estado (Dña. María Ornella Chacón) y el Director General de la Marina Mercante (D. Benito Núñez).
- El 10 de julio tiene lugar una reunión virtual del Grupo de Trabajo de Estadística, con la Fundación Valenciaport.
- El 11 de julio tiene lugar una reunión de trabajo con AEUTRANSMER en sus oficinas.



- El 18 de julio, Dña. Pilar Tejo mantiene una reunión con Dña. Carla Murciano, investigadora del CEDEX sobre el proyecto SIMNORAT de Ordenación del Espacio Marítimo.
- El 19 de julio tiene lugar una reunión virtual del Grupo de Trabajo de Estadística a la que asisten Dña. Pilar Tejo, Dña. Raquel Suárez, Dña. Lorena Sáez, Dña. Ana Arévalo y D. Javier Gines.
- El 24 de julio tiene lugar la 12ª Reunión del Pleno Ordinario del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.
- El 29 de agosto se publica la resolución del Ministerio de Fomento por la que se otorga a SPC-Spain Ayudas para las Jornadas 2018/19.
- El 4 de septiembre el Comité Ejecutivo de SPC-Spain se reúne en la sede de Puertos del Estado con la Presidenta y el Director de Explotación de Puertos del Estado.



- El 24 de septiembre, Dña. Pilar Tejo y D. Manuel Carlier asisten al Desayuno Informativo de Diario del Puerto con la Presidenta de Puertos del Estado, en el Hotel Villamagna de Madrid.
- El 26 de septiembre se celebra una reunión sobre el proyecto Med Atlantic Ecobonus en Puertos del Estado a la que asisten D. Manuel Carlier, Dña. Pilar Tejo y D. Jaime Luezas.
- El 3 de octubre D. Manuel Carlier, D. Jaime Luezas y Dña. Pilar Tejo se reúnen con la Secretaria General de Transporte y el Director General de la Marina Mercante en el Ministerio de Fomento.
- El 5 de octubre Dña. Pilar Tejo asiste, en representación de SPC Spain, al XVII Congreso de la CETM en Ávila.
- El 9 de octubre se celebra en el Ministerio de Fomento la 42ª reunión de la Comisión de Intermodalidad a la que asiste Dña. Pilar Tejo.
- El 29 de octubre se celebra en Puertos del Estado una sesión de trabajo sobre el proyecto
 Med Atlantic Ecobonus con una nutrida asistencia de miembros de la Asociación.
- El 31 de octubre se remite escrito la Directora General de Transporte Terrestre sobre el Programa de Ayudas a la Formación en relación con el transporte por carretera.
- El 7 de noviembre se envía al Director de Explotación de Puertos del Estado un escrito con la propuesta de modificación del texto del Artículo 197 de la LPPEMM (bonificaciones en la tasa del buque a aquellos que produzcan bajas emisiones contaminantes).
- El 21 de noviembre, tiene lugar la reunión de la Junta Directiva del SPC-Spain en la Autoridad Portuaria de Valencia.
- El 22 de noviembre, se celebra la Jornada Anual del SPC Spain en el edificio del Reloj de Valencia.





- El 28 de noviembre entrevistan a Dª Pilar Tejo para el programa de radio 3, Españoles en la mar, con motivo de la Jornada Anual de Valencia.
- El 29 de noviembre se celebra en Lisboa una reunión del proyecto Med Atlantic Ecobonus a la que asiste Beatriz Spuch en representación del SPC Spain.
- El 11 de diciembre, D. Manuel Carlier y Dª Pilar Tejo mantienen una reunión en Puertos del Estado con la CAF (Confederación Andina de Fomento) y cuatro representantes de alto nivel de Colombia, Perú, Chile y Panamá de visita en España para participar en el foro



"Futuro en Español. Puente de oportunidades entre América Latina y España: Tendencias en la Logística y el Transporte Intermodal".

- El 12 de diciembre se recibe del Ministerio de Fomento el Informe de Liquidación Final de las Jornadas celebradas en 2018 correspondientes al expediente F45/2017.
- El 14 de diciembre se recibe comunicación de la DGMOVE con la nominación del SPC-España como miembro de la ESSF para un periodo de 5 años.
- El 17 de diciembre, D. Manuel Carlier asiste al 13º pleno del Observatorio de Servicios Portuarios en Puertos del Estado.
- El 21 de diciembre se remite un escrito al coordinador del proyecto Med Atlantic
 Ecobonus con las propuestas acordadas en la Junta Directiva del mes de noviembre.
- El 26 de diciembre, D. Jaime Luezas y Dª Pilar Tejo se reúnen con la Directora General de Transportes en el Ministerio de Fomento.

A lo largo de 2018 la Asociación de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia realizó además una serie de actividades de manera continuada:

- Mantenimiento de noticias en la Web de la Asociación
- ⇒ Envío de un Newsletter semanal de noticias seleccionadas
- Mantenimiento de noticias en la página de Linkedin de la asociación
- Atención a las consultas recibidas en la Asociación sobre temas del SSS
- Actividades encaminadas a la captación de nuevos socios
- Actualización de calendario sobre eventos relacionados con el transporte marítimo
- Actualización del Simulador de Cadenas de Transporte

Otras Actividades de la Asociación

Dña. Pilar Tejo asiste de forma regular en el Ministerio de Fomento a las reuniones de la Comisión de Intermodalidad, que forma parte del Consejo Nacional de Transportes Terrestres (CNTT). Sus acuerdos se elevan a dicho Consejo Nacional para su propuesta al Ministerio de Fomento.

El pasado 09 de octubre, en la 42ª reunión de la Comisión, se acordó elevar el Documento de trabajo sobre TMCD elaborado y propuesto por SPC-Spain, para su aprobación por el Consejo Nacional de Transportes Terrestres.

El Documento de trabajo expuesto en la reunión puede descargarse en el Área Privada de la web (www.shortsea.es) a través del siguiente enlace: ANEXOS JD 21 NOV.



➡ Proyecto SIMNORAT sobre Ordenación del Espacio Marítimo

Junto con ANAVE, el SPC-Spain está participando en las consultas que se están llevando a cabo desde el Ministerio para la Transición Ecológica para la Planificación espacial Marina y las Estrategias Marítimas.

De acuerdo a la **Directiva de Ordenación del Espacio Marítimo**, los Estados miembro marítimos están obligados a presentar a la Comisión Europea unos Planes de Ordenación del Espacio Marítimo en 2021. Estos Planes tienen que ser desarrollados garantizando que todas las actividades y usos que se lleven a cabo en el medio marítimo se hagan conforme al desarrollo sostenible y que, además, tengan en consideración la interfaz mar-tierra.

El Acta de la reunión puede descargarse en el siguiente enlace: ANEXOS JD 21 NOV.

⇔ Grupo de Trabajo de Estadística (Informe del Observatorio)

Durante 2018 se han celebrado diversas reuniones del GT de Estadística con el fin de revisar los informes del Observatorio y sus contenidos. Las conclusiones alcanzadas para la cuantificación de la Oferta son las siguientes:

TMCD Total:

- o Se asume que el TMCD Total habrá de incluir, además del tráfico exterior, el cabotaje.
- Los datos <u>se desagregarán por fachadas</u>, distinguiendo entre fachada Atlántica, fachada Mediterránea y ambas fachadas. En este último punto ("ambas fachadas") se incluirán los servicios que escalan en las dos fachadas, excluyéndose de los datos anteriores.
- Se desagregará por tipología de buque: portacontenedores, Ro-Ro/Ro-Pax y car-carrier.
- Se proporcionarán datos de nº de servicios (líneas), nº de navieras, nº de puertos de destino, frecuencia y capacidad.
- La <u>capacidad de los servicios ofertados</u> se desagregará en capacidad ofertada para transporte de contenedores (TEUS), carga rodada (metros lineales) y coches (unidades). A su vez, se desagregarán por fachadas.

TMCD Alternativo a la Carretera:

- Se acuerda incluir dentro del TMCD alternativo a la carretera los servicios con el Norte de África (excluyendo las líneas Bª de Algeciras Tánger y Tarifa Tánger), Irlanda y R. Unido.
- También se acuerda incluir dentro de este tráfico el tráfico car-carrier.
- La capacidad de los servicios ofertados se desagregará de la misma forma que en el TMCD Total.
- Autopistas del Mar: Se adopta como criterio para considerar Autopista del Mar ser un servicio que tenga una <u>frecuencia de 3 o más salidas semanales</u> y ser <u>servicios que ahorren (eliminen)</u> transporte de la carretera.

Quedaron pendientes para ser tratados en la próxima reunión del grupo de trabajo la forma de presentación del Informe y la posibilidad de ofrecer los datos presentados en el mismo a partir de una herramienta tipo QlickView o similar.



4.2. Conferencia Anual de la Asociación - Valencia

El día 22 de noviembre de 2018 tuvo lugar la Conferencia Anual de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, que en esta ocasión se celebró en el Edificio del Reloj de Valencia, con el patrocinio de GRIMALDI y ENAGÁS y la Autoridad Portuaria de Valencia como anfitriona.

Bajo el título: "Trabajando por una industria más competitiva y un medio ambiente mejor" reunió, no sólo a un destacado panel de ponentes, sino a una amplia y cualificada representación de empresas y puertos de referencia en el TMCD en España.



Una mayor atención de la Unión Europea a las Autopistas del Mar, la reducción y flexibilización de los costes portuarios para compensar el próximo aumento de costes por diversas normas medioambientales y el creciente potencial del norte de África y de las nuevas tecnologías, fueron los principales focos de las intervenciones.

➡ María José Rallo, secretaria general de Transporte inauguró esta conferencia anual de la Asociación Española de Promoción del TMCD (SPC Spain), acompañada por Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), Álvaro Rodríguez Dapena, representante de Puertos del Estado, y Manuel Carlier, presidente de SPC-Spain.

Durante su intervención, el presidente de Valenciaport resaltó que Europa es una potencia portuaria y que más del 50% del tráfico portuario europeo es de corta distancia, haciendo hincapié en la "poca atención que presta la Unión Europea a las autopistas del mar" frente a las grandes inversiones en el ferrocarril, siendo el marítimo el modo medioambientalmente más respetuoso.

⇒ En la **Mesa I** "<u>Retos y oportunidades para el desarrollo del TMCD y las AdM</u>", moderada por **Juan Riva**, de Suardiaz, se debatió la situación del mercado del Mediterráneo occidental y las oportunidades con el norte de África.





Mario Massarotti, de Grimaldi, anunció la duplicación de capacidad de la flota al servicio de sus AdM para 2020, multiplicando por dos su tráfico actual de 1000 camiones diarios, así como su apuesta por la sostenibilidad en las nuevas construcciones. Pilar Jurado, Directora



de Aduanas e IE, fue contundente: "Los tráficos con el norte de África no pueden disfrutar de las simplificaciones que se aplican a las líneas regulares entre puertos UE". No obstante, afirmó que la tecnología ofrece oportunidades para facilitar y agilizar los flujos, el concepto de blockchain ayudará porque genera confianza, y los desarrollos del emanifest y la ventanilla única marítima, aunque a ritmo lento, también ayudarán.

Para Juan Carlos Arocas, de TransItalia, estamos en un momento de cambio: prioridad a los temas medioambientales, cambios tecnológicos, y un nuevo escenario de la movilidad. No se puede seguir con un CMR en papel, y un incremento de costes por las nuevas normas medioambientales debilitará las AdM, cuyo éxito ha radicado en que han sido capaces de ofrecer costes muy competitivos que los transportistas han podido trasladar al mercado.

José García de la Guía, de Valenciaport, opina que la tecnología puede ofrecer múltiples soluciones, totalmente diferentes a las actuales, y facilitar el paso por el puerto. Es necesario coordinar la información operativa y la información aduanera y que se reconozcan y acepten.

En la **Mesa II**, moderada por **Manuel Carlier**, se analizaron <u>los retos del TMCD ligados a la normativa medioambiental</u> y el incremento de costes que conlleva. **José E. Murcia**, de Enagás, puso en valor la opción de usar GNL y manifestó que hoy todos los puertos españoles pueden ofrecer suministro de gas mediante cisternas, aunque la transformación del sector marítimo al GNL no va al ritmo que se esperaba. El **proyecto Core LNG Hive** ha permitido avanzar en muchos aspectos, aunque es imprescindible, por ejemplo, reducir los peajes por el uso de la infraestructura gasista.

Guillermo Alomar, de Baleària, expuso la apuesta de su naviera por el GNL, lo que hará que en un corto plazo de tiempo 7 buques de su flota presten servicio propulsados por GNL.

Álvaro Rodríguez Dapena, de Puertos del Estado, expuso que el esquema de incentivo que diseñan en el proyecto MedAtlantic Ecobonus se condiciona, por requisito de la UE, a obtener beneficios medioambientales. Aspectos estos que enfatizó **Rosa Antidormi**, de la DG Environment, así como su trabajo en estrecha coordinación con los agentes del sector a través del ESSF.

□ La Mesa III_dedicada <u>al sector de la automoción</u> fue moderada por Pilar Tejo, de SPC-Spain, y analizó las oportunidades y desafíos del TMCD que presta servicio a este estratégico sector industrial. Arancha Mur, de ANFAC, expuso los riesgos a los que está sometida la industria del automóvil en España. "Brasil nos arrebata este año la 8ª posición mundial en la fabricación de vehículos". La necesidad de una logística competitiva es imperiosa. Identificó como puntos de mejora del servicio portuario: la conectividad, la calidad en la manipulación, la flexibilidad de los servicios y la adaptación a los nuevos vehículos.







Para Carlos Giner, de GEFCO 4PL, Marruecos representa una gran oportunidad para el TMCD porque aunque actualmente la fabricación allí se dirige principalmente a su mercado interior, la industria auxiliar necesita aprovisionamiento y también abastecerá a las factorías españolas y europeas; además, a medio plazo se fabricará también para el mercado europeo. Agustín Fernández, de UECC, valoró el gran esfuerzo de reducción de costes que han realizado las navieras, pese a que los fletes se han reducido notablemente. Cree que hay margen de reducción en los costes portuarios: exenciones de practicaje, remolque, recogida de residuos, y flexibilización de los horarios de estiba.

El crucial papel de los puertos en el TMCD, tanto para reducir los costes de los servicios portuarios, como para ofrecer una buena conectividad viaria y ferroviaria, fue destacado por **Francesc Sánchez**, de Valenciaport, puerto que está desarrollando importantes inversiones en el ámbito ferroviario.

El director general de la Marina Mercante, **Benito Núñez**, clausuró la Conferencia, haciendo hincapié en el compromiso del Ministerio con el desarrollo del TMCD y las AdM.





5. La Asociación y la European Shortsea Network (ESN)

5.1. Reuniones de la European Shortsea Network

El 29 de noviembre, se celebra una reunión en Lisboa de la ESN con la asistencia de SPC Italia, SPC Irlanda, SPC Portugal, SPC Rumania, SPC España y SPC Malta.

Los asuntos tratados son los siguientes:

- ➡ Página web de la ESN: la situación respecto a la página web de la ESN es que el dominio actual y el sitio web no se están revisando ni actualizando. Se decide revisar una propuesta circulada con anterioridad para rediseñar y administrar el sitio web.
- ➡ Boletín informativo de ESN: a principios de año, SPC Malta y SPC Italia trabajaron en el diseño y la configuración de un boletín informativo de ESN y se distribuyó un número. Sin embargo, para que se mantenga vivo necesita el apoyo de todos los SPCs en cuanto a contenidos y listas de contactos. El objetivo es reiniciar su emisión a principios de 2019 con carácter trimestral.
- Actividades de la ESN: la Conferencia Anual de la ESN de 2019 será organizada por el SPC de Grecia, que ofrecerá más detalles sobre temas y fechas exactas. El SPC Rumania, que tendrá la presidencia en la primera mitad de 2019, anunció la Conferencia de Puertos Marítimos en Constanza, prevista para mayo, como una posible oportunidad para celebrar la siguiente reunión de la ESN. SPC Rumania informará sobre la conferencia cuando disponga de más información.
- Plan de comunicación para 2019: concentrarse en la renovación del sitio web y el boletín.
- Reunión con DG MOVE: Para celebrar dicha reunión es importante contar con el Informe Anual que describe las actividades de cada SPC. SPC Bulgaria no ha entregado todavía dicho Informe. Se solicitan comentarios de los SPCs que no están presentes sobre la conveniencia de dicha reunión y sus contenidos.
- SPC España expuso, respecto a las regulaciones ambientales futuras, la posición que le gustaría se defendiese desde la ESN y los SPCs:

"La ESN y sus miembros (SPC) abogan por que cada vez que la OMI o la UE intenten adoptar nuevas regulaciones ambientales que puedan afectar a la competitividad del Shortsea Shipping (por ejemplo, la propuesta francesa para presentar a la OMI una zona SECA para el Mediterráneo, así como para establecer una zona de control de óxidos de nitrógeno), el análisis incluya necesariamente una evaluación del impacto en el SSS. Y tanto la OMI como la UE consideren una aplicación diferenciada de las nuevas regulaciones al SSS, para evitar efectos contraproducentes no deseados que son contrarios a la política de transporte de reequilibrio modal y reducción de los costes externos".

SPC España ha tratado esto con su Administración Marítima e insta a los otros SPCs a que sigan su ejemplo.



Actividades de Difusión de la Asociación

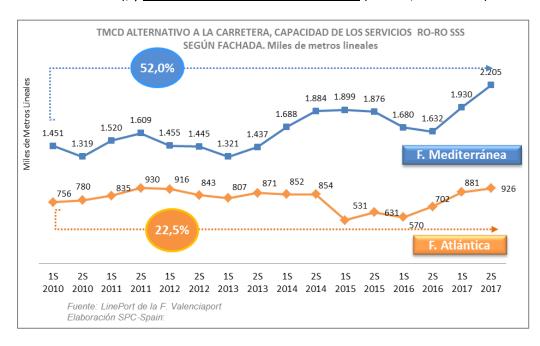
6.1. Observatorio Estadístico del TMCD en España

12º Informe del Observatorio Estadístico del TMCD 2009-2017

El 12º informe anual del Observatorio presenta los siguientes datos destacables:

⇒ LA OFERTA DE TMCD EN ESPAÑA

- TMCD Total: En ambas fachadas, los indicadores de la oferta de TMCD Total muestran que aumentan el nº de líneas respecto al segundo semestre de 2016, así como si se compara en términos anuales, aunque otros indicadores muestran estabilidad o cierta reducción como es el caso del nº de buques. Esta reducción se concentra en el sector de contenedores, pues la capacidad ofertada para carga rodada en 2017 ha crecido respecto a 2016 en ambas fachadas: un 32% en la Atlántica, y un 8% en la Mediterránea, pues la capacidad del 2º semestre de 2017 fue inferior a la del mismo semestre de 2016.
- TMCD Alternativo a la Carretera: Al igual que en el TMCD Total, ambas fachadas presentan reducción de indicadores tales como el nº de buques, pero en el sector de contenedores. En cuanto a los servicios de carga rodada, la capacidad anual ofertada ha aumentado en ambas fachadas, un 42% en la fachada Atlántica (hasta 1,81 millones de metros lineales), y un 25% en la fachada Mediterránea (hasta 4,13 mill. m.l.).

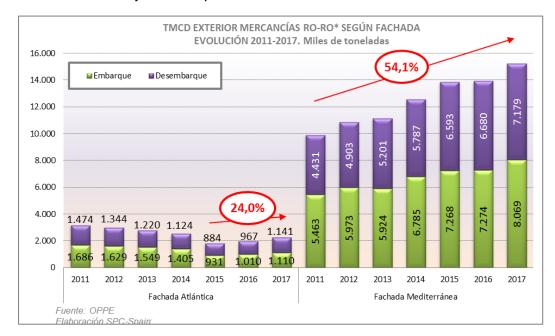




Autopistas del Mar (servicios con 3 o más escalas semanales): se mantienen los indicadores del 1º semestre de 2017 en ambas fachadas. Sin embargo, en el cómputo anual, la capacidad ofertada en la fachada Atlántica, con 2 AdM, ha aumentado un 160%, y en la fachada Mediterránea, con 3 AdM, el aumento ha sido de un 6%.

⇒ LA DEMANDA DE TMCD EN ESPAÑA

• El Transporte de Mercancías de Corta Distancia en España en 2017, ascendió a 248 millones de toneladas, un 6% más que en 2016, de las que el 19% correspondieron a tráficos de cabotaje nacional y el 81% a tráfico exterior.



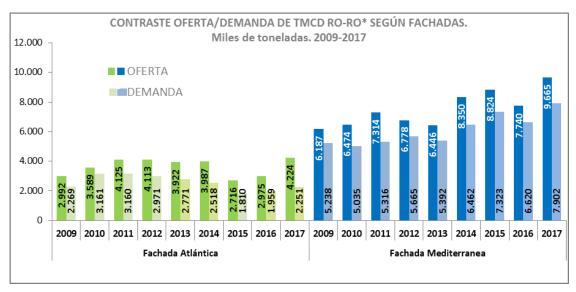
- En 2017, el **TMCD** internacional ro-ro experimentó un crecimiento del 8,1%, alcanzando 21,1 millones de toneladas. Excluyendo los coches en régimen de mercancía, la cifra fue de 17,5 millones de toneladas de carga rodada.
- La evolución del tráfico rodado (excluyendo los vehículos en régimen de mercancía) muestra diferencias según fachadas: en la Atlántica, con un volumen de TMCD ro-ro muy inferior (2,25 millones de toneladas en 2017) a la fachada Mediterránea (15,25 millones de toneladas en 2017), se registró en 2017 un aumento de este tráfico del 13,9%, continuando su recuperación tras la desaparición en 2015 de los servicios de Gijón y Bilbao. Por su parte, la fachada Mediterránea presentó un aumento del 9,3%.
- El análisis de los volúmenes de mercancías **TMCD ro-ro según países** en 2017, muestra que en la fachada Atlántica, todos los países han experimentado incrementos, especialmente Bélgica (40,5%), y Reino Unido (6,2%). En la fachada Mediterránea, destacan los crecimientos del tráfico con Marruecos (10,8%) e Italia (10,2%). Por el contrario, Túnez y Argelia han experimentado descensos del 11,9% y 2,4% respectivamente.

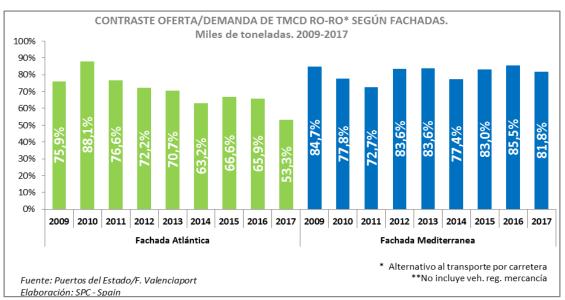


⇒ CONTRASTE OFERTA/DEMANDA DE TMCD EN ESPAÑA

<u>Ocupación media de la oferta</u>: En términos globales, en 2017 fue del 73,1%, por debajo de la registrada en 2016 (80,1%), aunque con diferencias destacables entre fachadas:

- En la **Atlántica** en 2017 se ha reducido sensiblemente el nivel de ocupación (53,3%) respecto a 2016 (65,9%). Ello ha sido debido a un crecimiento muy superior de la oferta (42,0%) respecto a la demanda (14,9%).
- En la **Mediterránea** también se ha reducido la ocupación en 2017 respecto a 2016 (81,8% frente a 85,5%). Ello se ha producido porque el aumento de la oferta (24,9%) ha sido mayor que el de la demanda (19,4%).



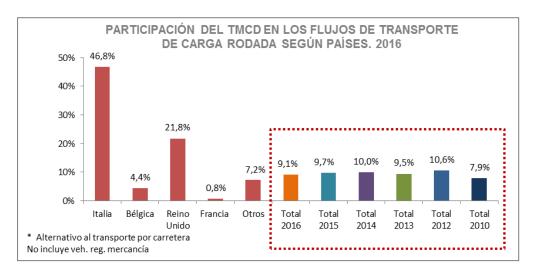




⇒ COMPARACIÓN DE LA DEMANDA DE TMCD RO-RO Y DEL TRANSPORTE POR CARRETERA. AÑO 2016

La disponibilidad de datos de transporte internacional por carretera correspondientes al año 2016, ha permitido incluir en este Informe del Observatorio la comparación carretera/ TMCD del año 2016:

- En relación con el transporte por carretera, el TMCD ro-ro alternativo a la carretera captó en 2016 (último año para el que se dispone de datos completos) el 9,1% de la demanda de transporte internacional, inferior al año 2015 (9,7%). Al igual que en 2015, pero al contrario que años anteriores, esta cuota es más alta en la importación (9,4%) que en las exportación (8,9%).
- Esta reducción de la cuota ha sido debida a que el volumen de TMCD se ha reducido en un 5,7% respecto a 2015, mientras que el transporte por carretera ha aumentado un 1,6% en dicho período. Y esto ha sucedido principalmente en la relación con Italia, la más relevante para el TMCD.
- Italia y Reino Unido siguen siendo los países donde el TMCD Ro-Ro muestra una cuota de participación más elevada, en el caso de Italia el 46,8%, aunque inferior al 49,1% registrado en 2015 por la reducción en el TMCD. Por el contrario, en el caso del Reino Unido la cuota en 2016 es del 21,8%, superior al 20,5% de 2015, gracias al crecimiento del TMCD.



El año 2017 muestra la solidez de la recuperación de la fachada Atlántica, con incrementos significativos de la demanda, y muy pronunciados de la oferta. Por su parte, la fachada Mediterránea, con una demanda estable, ha registrado crecimientos de su oferta. En ambas fachadas la ocupación ha descendido.

La reducción del volumen de TMCD en 2016 respecto a 2015, mientras que el transporte por carretera aumentaba, provocó que la cuota global del TMCD descendiera al 9,1%.



6.2. Acciones Formativas de la Asociación

La Asociación, como beneficiaria de las ayudas que otorga la Dirección General de Transporte Terrestre, ha organizado a lo largo del año 5 jornadas enfocadas a la formación del sector del transporte terrestre.

Las jornadas contaron con gran afluencia de público y en cada una de ellas, dado el alto nivel de conocimiento de los ponentes y el gran interés por parte de los asistentes, se generaron interesantes debates.

Los contenidos de las jornadas organizadas han sido:

⇒ **21 de febrero** – **Huelva.** "El Transporte Marítimo de Corta Distancia, instrumento de competitividad y sostenibilidad del sector del transporte de mercancías por carretera"

Apertura de la Jornada: D. José Luis Ramos Rodríguez. Presidente. AP Huelva



Ponencias:

- Situación actual del TMCD y las Autopistas del Mar (AdM), y desarrollos futuros. Da.
 Pilar Tejo. Directora Técnica. SPC-Spain
- Introducción al Puerto de Huelva y su posicionamiento logístico ante el TMCD. D.
 Juan Manuel Vega. Director Comercial. AP Huelva
- Oportunidades en Short Sea Shipping entre Huelva y Marruecos. D. Jaime Beltrán.
 Jefe de Departamento de Desarrollo de Negocio. AP Huelva
- El impulso al TMCD en Italia: el caso de los puertos de Génova y Savona. D. Leonardo Picozzi. Comunicación y Marketing. Ports of Genoa
- Ventajas para la empresa de transporte por utilizar el TMCD. D. Juan Carlos Arocas. Director Comercial. TransItalia
- Servicios de TMCD en el Mediterráneo: facilidades para su utilización. D. Antonio Vargas. Consejero. Grimaldi
- Servicios de TMCD en el Atlántico: facilidades para su utilización. D. Fabrice Tuquet. Director Comercial Flete en España y Portugal. Brittany Ferries



⇒ **12 de abril – Sagunto.** "El Transporte Marítimo de Corta Distancia, instrumento de competitividad y sostenibilidad del sector del transporte de mercancías por carretera"

<u>Apertura de la Jornada</u>: Ilmo. Sr. D. Josep Francesc Fernández. Alcalde de Sagunto D. Francesc Sánchez. Director General. AP de Valencia



Ponencias:

- Situación actual del TMCD y las Autopistas del Mar (AdM), y desarrollos futuros. Da.
 Pilar Tejo. Directora Técnica. SPC-Spain
- *El TMCD, una opción competitiva para el sector de la automoción.* D. Marcos Duato. Director Comercial. Flota Suardiaz
- Ventajas para la empresa de transporte por utilizar el TMCD. D. Tomas Balada.
 Bussines Controller. Grupo Mazo
- Las Autopistas del Mar (AdM) en el Mediterráneo: un caso de éxito. D. Mario Massarotti. Consejero Delegado. Grimaldi
- El TMCD y las Autopistas del Mar (AdM) desde los puertos de Valencia y Sagunto.
 Dña. Mar Chao. Directora Comercial. Autoridad Portuaria de Valencia
- ⇒ 19 de abril Motril. "El Transporte Marítimo de Corta Distancia, instrumento de competitividad y sostenibilidad del sector del transporte de mercancías por carretera"

Apertura de la Jornada: D. Francisco J. Álvarez de la Chica. Presidente. Puerto de Motril





Ponencias:

- Short Sea Shipping (SSS) y Autopistas del Mar (AdM). Impactos positivos y ventajas derivados de la utilización del TMCD. Dña. Pilar Tejo. Dirección Técnica. SPC – Spain.
- Mesa Redonda: la apuesta del puerto de Motril por el desarrollo del TMCD.
 - D. Francisco José González-Méndez. Director. Autoridad Portuaria de Motril,
 - D. Javier Álvarez. Director Operaciones. FRS Iberia Group,
 - D. Javier Jalvo. Responsable Tráfico Canarias. Naviera Armas
- Las ventajas del uso del SSS en el Mediterráneo occidental. D. Antonio Vargas.
 Consejero. Grimaldi.
- Cómo se hace un puerto líder en TMCD: la experiencia del puerto de Barcelona. Dña.
 Ana Arévalo. Responsable SSS. Autoridad Portuaria de Barcelona.
- Mesa Redonda: Ventajas y requisitos de la empresa de transporte usuaria del TMCD.
 - D. Gerardo Gómez. Director General. SJL.
 - D. Manuel Troitiño. Director Regional Transporte Marruecos. XPO Logistics
- ⇒ 6 de junio Barcelona. "QUO VADIS MERCANCÍAS. Instrumentos de competitividad y sostenibilidad del sector del transporte multimodal de mercancías y el Transporte Marítimo de Corta Distancia".

Apertura de la Jornada: Pascual Villate. Subdirector General de Planificación de Infraestructuras y Transporte. Ministerio Fomento José Alberto Carbonell. Director. Puerto de Barcelona Manuel Carlier. Presidente. SPC-Spain.



Ponencias:

- Multimodalidad, modelo de negocio para el transporte sostenible. D. Juan Castellet.
 Presidente. CETM Multimodal.
- Autopistas del Mar. Dña. Pilar Tejo. Dirección Técnica. SPC-Spain.



MESA Retos Tecnológicos. Moderador: D. Ignasi Gómez-Belinchón. Clúster Manager. Railgrup

- Digitalización del transporte de mercancías. Dña. Candice Lizé. Strategy Manager.
 GreenFlex.
- ¿Blockchain, el nuevo paradigma? D. Gonzalo Cuatrecasas. Digital Business Consultant. Light Eyes.
- Terminal Marítima tmZ. Una visión de negocio multimodal. D. Ramón Adé. Director Gerente. tmZ.
- Modelo Mutimodal del Port de BCN. D. Jordi Torrent. Director de Estrategia. Port BCN.

MESA El éxito del TMCD en el Mediterráneo occidental: Visión de futuro Moderador: D. Manuel Carlier. Presidente. SPC Spain

La Visión de navieras y puertos

AP Barcelona. Dña. Ana Arévalo. Responsable SSS.
 AP Motril. D. Francisco José González-Méndez. Director.
 Grimaldi. D. Mario Massarotti. CEO.
 GNV. D. Valerio Esposito. Responsable Barcelona.

La Visión de la empresa de transporte por carretera

FERCAM Transportes. D. Xavier Majem. Country Manager. **GORGORI.** D. Alejandro Rodríguez. Adjunto Dirección.

⇒ **28 de junio** – **Valladolid**. "SMART PORTS Y PUERTOS 4.0. Los puertos inteligentes y el Transporte Marítimo de Corta Distancia, instrumentos de competitividad y sostenibilidad de la logística y el transporte de mercancías por carretera."

Apertura Jornada: D. Ignacio Santos Pérez. Director Gral de Transportes. Junta Castilla y León





Ponencias:

- Situación actual del TMCD y las Autopistas del Mar (AdM), y desarrollos futuros. Da. Pilar Tejo. Directora Técnica. SPC-Spain
- Los Puertos 4.0 y el TMCD: más eficiencia y más sostenibilidad
 - D. Pablo Fernández. Dirección Comercial y Desarrollo de Negocio. AP de Gijón
 - D. Miguel A. Palomero. Representante en Madrid y Zona Centro Peninsular. AP de Barcelona

Dña. Mar Chao. Directora Comercial. AP de Valencia

- El reto 4.0 para dos grandes grupos navieros de TMCD
 - D. Antonio Vargas. Consejero. Grimaldi
 - D. Manuel Pascual. Director. Brittany Ferries
- ¿Qué necesitan los exportadores de los puertos 4.0?

Dña. Cristina Laredo. Directora Técnica. Asociación CyLoG



6.3. La Asociación en los Medios de Comunicación

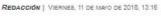
A lo largo del año 2018 la Asociación ha tenido elevada presencia en prensa especializada del sector del transporte y la logística, tanto por el desarrollo de sus actividades como por entrevistas realizadas a los representantes de la Asociación, pero especialmente por la celebración de su Jornada Anual en Valencia.

OBSERVATORIO ESTADÍSTICO

Informe Anual del Observatorio Estadístico del TMCD en España. Año 2017

SPC-Spain presenta el informe del Observatorio Estadístico del transporte marítimo de corta distancia de 2017

Archivado en: Marítimo · Transporte Marítimo de Corta Distancia · TMCD · SSS · Short Sea Shipping · SPC · Spain) · Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia · Observatorio Estadístico del TMCD · Portada



SPANISH 🔣 PORT



El año 2017 refleja el optimismo del sector con importantes aumentos en la capacidad ofertada para carga rodada.

Se registran crecimientos de la demanda en ambas fachadas, y se consolida la continuación de la recuperación de la fachada Atlántica.

Los flujos con Marruecos siguen creciendo, favoreciendo los nuevos servicios.

La Jornada Anual del SPC se celebrará en Valencia el próximo 22 de noviembre.

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) ha celebrado una reunión de su Junta Directiva en la que se ha presentado el informe del Observatorio Estadístico del TMCD en España correspondiente al año 2017, cuyos principales datos destacables se exponen a continuación.

Entre los asuntos tratados en la reunión se encuentran los contenidos y formato de la Jornada Anual del SPC que se celebrará en Valencia el 22 de noviembre del presente año, y en la que se debatirán las oportunidades del TMCD en el norte de África, los requisitos para su materialización o la aportación del TMCD al sector de la automoción.

Asimismo, se abordó la modificación, en fase de tramitación, de la Directiva sobre las instalaciones portuarias de recepción de residuos provenientes de los buques y su impacto en el TMCD, o la colaboración con otras organizaciones como Rail group o AEUTRANSMER.



adena suministro

La demanda del TMCD aumenta en la fachada atlántica y la mediterránea en 2017

lmprimir

FA AAA

Traducion

in 🛂 f 🖴 🧲

OTRAS NOTICIAS

El Transporte Marítimo de Corta Distancia experimenta un fuerte retroceso en 2014

Las Autopistas del Mar españolas centran su oferta en el incremento de la carga ro-ro

La carretera se sube al barco

Instrumentos de competitividad y sostenibilidad del transporte multimodal de mercancías y el TMCD

El TMCD como instrumento de competitividad y sostenibilidad en el transporte

El TMCD como instrumento de competitividad y sostenibilidad

Se reduce la cuota del TMCD en favor del transporte por carretera La capacidad ofertada en las Autopistas del Mar de la fachada atlántica ha crecido un 160%, mientras que en la fachada mediterránea, el aumento ha sido de un 6%.

Viernes, 25/05/2018 por CdS



La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC Spain, ha celebrado una reunión de su Junta Directiva en la que se ha presentado el *informe del Observatorio Estadístico del TMCD* en España correspondiente al año 2017.

Este documento muestra el crecimiento de este tipo de transporte en la fachada atlántica, con incrementos significativos de la demanda, y la recuperación en la fachada mediterránea, tras la reducción de 2016. En concreto, la capacidad ofertada de transporte de carga rodada en 2017 ha crecido un 32% en la fachada atlántica, y un 8% en la mediterránea.

No obstante, aunque ha aumentado el número de líneas ofertadas, se ha reducido la cantidad de buques utilizados. En el TMCD alternativo a la carretera, la capacidad anual ofertada en los servicios ro-ro ha repuntado un 42% en la vertiente Atlántica, con 1,81 millones de metros lineales, y un 25% en la Mediteránea, con 4,13 millones de metros lineales.

En lo que se refiere a las Autopistas del Mar, la capacidad ofertada en la fachada atlántica, con dos infraestructuras de este tipo, ha aumentado un 160%, mientras que en la fachada mediterránea, con tres, el aumento ha sido de un 6%.

248 millones de toneladas

En total, el Transporte de Mercancías de Corta Distancia en España ha ascendido a 248 millones de toneladas en 2017, un 6% más que en 2016, de las que el 19% corresponden a tráficos de cabotaje nacional y el 81% a tráfico exterior

El TMCD de carga rodada ha repuntado un 8,1% hasta los 21,1 millones de toneladas, aunque en la fachada atlántica el volumen ha sido muy inferior, con 2,25 millones de toneladas que suponen un incremento del 13,9%, al de la Mediterránea. con 15.25 millones. un 9.3% más.

En términos globales, en 2017 la ocupación media de la oferta ha sido del 73,1%, por debajo de la registrada en 2016, con el 80,1%. En la Atlántica, se ha reducido un 53,3% debido a un crecimiento muy superior de la oferta respecto a la demanda, mientras en la Mediterránea la ocupación ha pasado del del 81,8%

EL VIGIA COI El short sea aumenta 2017

EL VIGÍA

11 mayo, 2018

El informe anual de SPC-Spain confirma la rec

El transporte marítimo de mercancías de corta distancia (short sea shipping) en España cerró 2017 con un volumen de 248 millones de toneladas, lo que representa un 6% más que en el año anterior. Son datos del informe anual estadístico que ha presentado en su junta directiva la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), que destaca "el optimismo de las navieras" por este incremento de la oferta.

El documento muestra también un resultado de crecimiento en la oferta de short sea, con un aumento en el número de líneas respecto al segundo semestre de 2016, aunque otros indicadores muestran estabilidad o cierta reducción, como es el caso del número de buques. Esta reducción se concentra más en el sector de contenedores, pues la capacidad ofertada de transporte de carga rodada en 2017 ha crecido respecto a 2016 en ambas fachadas: un 32% en la atlántica, y un 8% en la mediterránea.



Ante estos datos, desde la asociación consideran que 2017 "muestra la solidez de la recuperación de la fachada atlántica, con incrementos significativos de la demanda, y muy pronunciados de la oferta". "Por su parte, la fachada

mediterránea, con una demanda estable, ha registrado crecimientos de su oferta", explica el documento.

COMPARTE











INICIO CETM V ACTUALIDAD V LEGISLACIÓN V REPORTAJES FABRICANTES V

TRANSPORTE MULTIMODAL

Crece el transporte multimodal marítimo y se recupera la fachada Atlántica

Por Raquel Arias ② 14 Mayo 2018 Q 0





Observatorio transporte marítimo de corta distancia 2017

Transporte Profe

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia ha celebrado una reunión de su junta directiva en la que se ha presentado del Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia (España en 2017. Entre los retos de la asociación figuran las oportunidades que ofrece el norte de África, los requisit para su materialización o la aportación del Short Sea Shipping al sector de la automoción.

Los datos más destacados del Informe Anual del Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Cort Distancia en España en 2017 indican que aumenta el número de líneas que ofertan el servicio multimodal marítir carretera respecto al segundo semestre de 2016. Aún así, otros indicadores muestran estabilidad o cierta reducción el caso del número de buques. Esta reducción se concentra más en el sector de contenedores, pues la capacidad ofertada de trnasporte de carga rodada en 2017 ha crecido respecto a 2016 en ambas fachadas: un 32% en la atlár y un 8% en la mediterránea.

Al igual que en el transporte marítimo de corta distancia total, ambas fachadas presentan una **reducción de indicadores tales como el número de buques, pero en el sector de contenedores**. Por su parte, en los servic de carga rodada, la capacidad anual ofertada ha aumentado en ambas fachadas: un 42% en la atlántica (1.81 millon de metros lineales) y un 25% en la mediterránea (hasta 4,13 millones de metros lineales).



JORNADA ANUAL 2018 VALENCIA



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

El SSS busca un nuevo modelo para afrontar sus retos en 2020

Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia eligió Valencia para celebrar su conferencia anual Profesionales diero su punto de vista sobre los retos del sector. Págs. 2-4



El 31% de los tráficos movidos en Punta Langosteira son mercancías NUEVAS | Pág. 8

MSC mejora su red entre Asia y Latinoamércia con un acuerdo con Hapaq Lloyd | Pág. 12



SPC-Spain celebró su conferencia anual en Valencia

Por Redacción ② 03 Diciembre 2018 Q 0 tamaño de la fuente Q ① Imprimir



Transporte profesiona















La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) celebró su conferencia anual en el edificio del Reloj del puerto de

Valencia.

Durante la reunión se trataron temas como la necesidad de mayor atención de la Unión Europea a las Autopistas del Mar, la reducción y flexibilización de los costes portuarios para compensar el próximo aumento de costes por diversas normas medioambientales, del creciente potencial del norte de África y de las nuevas tecnologías.



SPANISH PORTS

Valenciaport reclama mayor apuesta de la Unión Europea por las autopistas del mar

Archivado en: Puertos · Portada · Valenciaport · SPC-Spain) · Transporte Marítimo de Corta Distancia · TMCD · Autopistas del mar

REDACCIÓN | JUEVES, 22 DE NOVIEMBRE DE 2018, 20:44



Las autopistas del mar disminuyen las emisiones de CO2 y suponen importantes ahorros económicos. En la línea Valencia-Italia, este ahorro el barco respecto al camión se cifra entre el 30% y el 50%. El presidente de Valenciaport ha anunciado que el puerto de Valencia dispondrá a partir del mes de junio de una gasinera fija para buques.

Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), ha inaugurado esta mañana la conferencia anual de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain), celebrada en el edificio del Reloj del puerto de Valencia. El presidente de Valenciaport ha estado acompañado por María José Rallo, secretaria general de Transporte; Álvaro Rodríguez Dapena, representante de Puertos del Estado y Manuel Carlier, presidente de SPC-Spain

Durante su intervención, el presidente de Valenciaport ha agradecido a la patronal del transporte marítimo de corta distancia (TMCD) la elección del puerto de Valencia como sede de su reunión anual y ha expresado la implicación y el apoyo de Valenciaport al desarrollo de este tipo de transporte. En este sentido, Aurelio Martínez ha evidenciado la importancia que ha ido cobrando el puerto de Valencia - especializado en tráfico de contenedores- en los servicios marítimos de corta distancia de carga rodada (roro) y que ha logrado "convertirse en líder en España en conexiones regulares con países del Mediterráneo, del Mar del Norte y del Báltico. Especialmente relevante son las autopistas del mar que unen los puertos de Valencia y Sagunto con puertos del norte y sur de Italia".



El puerto de València reclama a la UE más apoyo para las autopistas del mar

por El Vigía | 22 noviembre, 2018

El presidente de la Autoridad Portuaria de València, Aurelio Martínez, ha reclamado a la Unión Europea "mayor atención a las autopistas del mar". A propósito de la conferencia de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain), celebrada este miércoles en el puerto de València, Aurelio Martínez ha valorado positivamente el esfuerzo realizado comunitario en la potenciación del tráfico ferroviario, pero ha reclamado más apoyo a las autopistas del mar por su capacidad de generar sinergias.

"Los propios armadores reconocen que el tráfico València- Italia el ahorro del barco respecto al camión puede estimarse entre el 30 y el 50%. Además, presenta importantes ventajas medioambientales al reducir notablemente las emisiones de CO2", ha explicado el presidente del puerto, que ha incidido en la importancia de contar con conexiones interportuarias que incrementen la propia eficiencia de la red ferroviaria.

Aurelio Martínez ha evidenciado la importancia que ha ido cobrando el puerto de València -especializado en tráfico de contenedores- en los servicios marítimos de corta distancia de carga rodada (roro) y que ha logrado "convertirse en líder en España en conexiones regulares con países del Mediterráneo, del Mar del Norte y del Báltico. Especialmente relevante son las autopistas del mar que unen los puertos de Valencia y Sagunto con puertos del norte y sur de Italia".

Aurelio Martínez ha destacado el potencial que tiene el tráfico Ro-Ro para València y que alcanzó el año pasado los 9,5 millones de toneladas del tráfico total. En este mes de octubre el tráfico rodado, con un crecimiento acumulado del 12%, ha alcanzado los 8,7 millones de toneladas. "El tráfico rodado en el puerto de València tiene la singularidad de ser puro, sin pasaje y representa cada año más de 200.000 plataformas transportadas entre los puertos de València y Sagunto", señalan desde el puerto.

INFORME DE ACTIVIDADES 2018



EL FUTURO DE LAS AUTOPISTAS DE MAR A DEBATE EN LA CONFERENCIA ANUAL DE SPC SPAIN





NAVIERAS • ENTORNO MARÍTIMO • INTERMODALIDAD

NAUCHERglobal, Redacción * 28/11/2018

María José Rallo, secretaria general de Transporte del Ministerio de Fomento inauguró el pasado jueves, día 23, la conferencia anual de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain), celebrada en el edificio del Reloj del puerto de Valencia, acompañada por Aurelio Martínez, presidente de la autoridad portuaria anfitriona, Álvaro Rodríguez Dapena, representante de Puertos del Estado, y Manuel Carlier, presidente de la entidad.

Durante su intervención, el presidente del puerto de Valencia resaltó que Europa es una potencia portuaria y que más del 50% del tráfico portuario europeo es de corta distancia, haciendo hincapié en la "poca atención que presta la Unión Europea a las autopistas del mar" frente a las grandes inversiones en el ferrocarril, siendo el marítimo el modo medioambientalmente más respetuoso (leer artículo adjunto).

En la mesa 'Retos y oportunidades para el desarrollo del TMCD y las AdM', moderada por Juan Riva, de Suardiaz, se debatió la situación del mercado del Mediterráneo occidental y las oportunidades con el Norte de África.

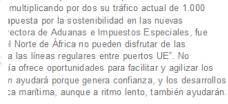
00

Mario Massarotti, de Grimaldi, anunció la duplicación de capacidad de la flota al

EL ESTRECHO DIGITAL

Valenciaport reclama mayor apuesta de la Unión Europea por las autopistas a las líneas regulares entre puertos UE*. No del mar

Disminuyen las emisiones de CO2 y suponen importantes ahorros económicos





Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), ha inaugurado este jueves la conferencia anual de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain), celebrada en el edificio del Reloj del puerto de Valencia, estando acompañado por María José Rallo, secretaria general de Transporte; Álvaro Rodríguez Dapena, representante de Puertos del Estado, y Manuel Carlier, presidente de SPC-Spain.

Durante su intervención, el presidente de Valenciaport ha agradecido a la patronal del transporte marítimo de corta distancia (TMCD) la elección del puerto de Valencia como sede de su reunión anual y ha expresado la implicación y el apoyo de Valenciaport al desarrollo de este tipo de transporte. En este sentido, Martínez ha evidenciado la importancia que ha ido cobrando el puerto de Valencia - especializado en tráfico de contenedores - en los servicios marítimos de corta distancia de carga rodada (roro) y que ha logrado "convertirse en líder en España en conexiones regulares con países del Mediterráneo, del Mar del Norte y del Báltico. Especialmente relevante son las autopistas del mar que unen los puertos de Valencia y Sagunto con puertos del norte y sur de Italia", recordó.





LA ACTUALIDAD DEL TMCD



Más velocidad para el transporte marítimo de corta distancia



deseable.

verdencia de ecuperación sosterida, de tal forma

pue los datos del número. Gión y Bilbao a finales de 2014, presenta una

ae de tauto de escapea a un sona musco e a toma que los datos del primer semestre de 2017, con un crecimiento de la de-manda del 11%, indican que al final de 2017 se podrán haber recupe-rado los volúmenes arteriores a la calda. Por su parte, la fachada Mediterránea, con cifas muy significativas de demanda de TMCD ien tomo a 9 millones tn/año), registró un descenso de su tráfico en 2016, que parece haberse recuperado en el primer semestre de 2017. La importuncia de la relación con Italia en esta fachada, prosoca que el des-cerso del tráfico en dicha relación repercuta en la cilia gichal, a pesar de la evolución positiva en otras relaciones. Las favosables cilias del primer semeste de 2017 fienen aún más valor si se considera que incluyen el periodo del conflicto de la estiba, a pesar del cual se han registrado creimientos. Lo que no sabemos es lo que se hubiera crecido sin tal con-

En conjunto el panorama global del TMCD en España es esperanza paradigmático).... Sin embargo, se requiere un esfuerzo adicional para impulsar un mayor y más rápido desarrollo del TMCD, especialmente teniendo en cuenta la normativa medicambiental de reciente o pró ae instante in comita en formación de la comitación del TAKCID. Por ella desde la Asociación Española para la Promoción del Tarasporte Marifimo de Corta Distancia, promovernos la puesta en marcha de una serie de medidas que, de forma conjunta, constituyen un Plan de Impulso al TMCD, que queremos consensuar en un grupo de trabajo sobre Autopistas del Mar, que lideramos en la Comisión de

de un programa de incentívos tipo Ecobono, con la inclusión en las prioridades del programa europeo CEF incentivos a la oferta.

• Simplificación y agilización de los trámites aduaneros y de los servi-

ndo.

As, se obrena que la lactuada Alárrica, que seficiousa gara calda en el primer semesendo 2015,
por la desparición de las Autopitas del Mar de
El Transporte Marítimo de Corta Distancia avanza en
España, aunque a menor velocidad de la que sería

- TMCD en las relaciones con el Notre de África.

 Mayor fleubilidad y menores costes portuarios para los servicios regulares de TMCD, en atención a su elevado número de escalas, reducción de tasas portuarias, de tarifas de los servicios portuarios, mejora de la relación precio/prestaciones del servicio de estiba, facilitar el acceso a las evenciones al servicio portuario de practicaje.
- las evenciones al servicio portunario de practicipie.

 « Apopar y foliali del cumplimiem del Connecio sobre Aguas de Las-tea los buques de TAKCD, mediante la aplicación fiesible del con-cipto de misma zora de riego; acordada con paíse como balla y Amarucco, para faciliar la connesión de evenciones a servicios regula-es de TAKCD, y estender los avales del Estado a las invessiones en instalaciones de equipos de tratamiento de aguas de lastre.
- Proponer en la ONI, desde la resperantación española, la conve-niencia de una aplicación diferenciada de algunos Convenios al TMCD, con el fin de evitar efectos contraproducentes de las normas medicambientales. En el ámbito nacional, consultar a SPC Spain ante de apoyar o ratificar nuevos convenios internacio
- e impuest a impartaciono de Nation de Accident Associata de Conhustibles abernativos en el transporte martitimo y facilitar apopo financiero para la adaptacción de los buques a los nuevos requisitos medioambientales y de seguridad, mediante el mecanismo ya existe de los axales del Estado a la inversión de los empresas navieras españ.
- Mantener en el Programa de Ayudas a la formación en el transporte la formación relativa a la intermodalidad maritima.



Puertos inteligentes y TMCD, compatibles y necesarios

Pilar Tejo Socia directora Teirlog Ingeniería



ada vez con mayor frecuencia se oye hablar del puerto inteligente o del puerto del recursos de todo tipo: energia, materiales, suelo, papel y otros recursos tation materiales como humanos, ademis de un recursos intangible pero muy valioso: el tiempo. El puerto inteligente tulta la tenologia y la innovación para desarrollar su inteligencia en los distintos vectores que lo configuran: su gobierno y gestión son inteligentes; impulsa una movilidad inteligente; promueve la sostenibilidad, desarrolla una armoniosa yenriquecedora convivencia puerto-ciudad; crea valor ciudad; crea valor c

son inteligentes; impulsa una movilidad inteligente; promueva les sottenibilidad, desarrollu ana armonious y enriquecedora convivencia puerto-ciudad; crea valor en su entornos; e implanta una logistica inteligente. Pero, ¿cómo pueden ayudar los puertos inteligentes al transporte maritimo de corta distancia (TMCD) de la definición adopteda por la Comisión Europea y también por nuestra normativa (TRLPEMM), todo tipo de transporte maritimo de corta distancia (TMCD) son intercocinicos, incluyendo multitud de traficos cautivos tales como el transporte dor grancies o el transporte con las islas. Pero el segmento del transporte maritimo de corta distancia que es objeto de atención y promucción desde las políticas de transporte nacionales y curopeas es aquel que puede constituir un complemento del transporte partere, al sustituir un transo relevante del a ruta de carretera por una travesia maritima. De este modo, el buque se convierte en una autértica infraestructura de transporte capaz de ofrecer un interacti a infraestructura de transporte capaz de ofrecer un interactivo en coste y plazo, para ser escogido por el operador de transporte transporte, para escogido por el operador de transporta para para de pracer un plazo, para ser escogido por el operador de transporte transporte para para de ofrecer un plazo, para ser escogido por el operador de transporte para para de procesor de para de ofrecer un plazo, para ser escogido por el operador de transporte para para de procesor de para de ofrecer un plazo, para ser escogido por el operador de transporte.

innerario anernativo, ademas de atractivo en coste y plazo, para ser escogido por el operador de transporte. Este enfoque tiene su expresión más fiel en los servicios regulares Ro-Ro y en las autopistas del mar, concebidos específicamente para comportarse como esa infraestructura de transporte entre dos puertos, que configura una cadena intermodal marítimo-terrestre que asegura el servicio puerta a puerta.



Una de las características específicas de las autopis-tas del mar y de estos servicios Ro-Ro es su elevada frecuencia, muy demandada por sus usuarios, lo que provoca que el número de escalas en puerto de los buques que prestan estos servicios sea muy alto. Comparativamente con buques tramp o portaconte-nedores interoceánicos, el número de escalas a al año y el tiempo en puerto sobre el tiempo de navegación es significativamente superior, ¿Qué significa esta realidad? Que la calidad (en el sentido más amplio de la realidad? De la calidad (en el sentido más amplio de la realidad? realidad? Que la calidad (en el sentido más ampilo de la palabra) del puerto es un factor determinante en la competitividad del transporte maritimo de corta distancia: la eficiencia y la competitividad del puerto condicionan de forma notable la del servicio de TIMCD. En consecuencia, un puerto inteligente puede contribuir, y jmucho! a un transporte mari-





TRANSPORTE XXI - 1 DE JULIO DE 2018

OPINIÓN

TRIBUNA LIBRE



El reciente cambio de Gobierno es una El reciente cambio de Gobierno es una buena excusa para hacer una reflexión y un balance sobre dónde estamos y hacia dónde vamos en el Transporte Maritimo de Corta Distancia (TMCD); y qué se puede hacer desde el ámbito ministerial.

Hace un mes la Asociación Española para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia publicaba su último Observatorio que pone de manifiesto que el TMCD avanza en España, aunque a menor ritmo del deseable

Plan de impulso al TMCD

lobalmente, el panorama es alentador: seis autopistas del mar, demanda en crecimiento, penetración cada vez mayor del modo carretera en el uso del maritimo... Sin embargo, algunos de los problemas que obstaculizan un mayor desarrollo del TMCD permanecen, y otros nuevos están apareciendo. De los que permanecen comentaré más tarde; en cuanto a los nuevos, son principermanecen comentare has atrue, en cuanto a los nuevos, son principalmente aquellos derivados de las normativas medioambientales de reciente o próxima entrada en vigor: el convenio de agua de lastre, la reducción de las emisiones de azufre, la descarbonización del transporte marítimo o la recep-ción de residuos en puerto. Nor-

ción de residuos en puerto. Normativas muy importantes y necesarias, pero que inevitablemente incrementan los costes de explotación y las inversiones, restando competitividad al modo maritimo y reduciendo su atractivo, lo que podría llevar a una reversión en el proceso de reequilibrio modal, tan reivindicado desde las politicas de transporte nacionales cas de transporte nacionales

y europeas. Por ello, desde la Asociación

y europeas.

Por ello, desde la Asociación española promovemos la puesta en marcha de una serie de medidas que, de forma conjunta, constituyen un Plan de impulso al TMCD:

1. Apoyo de las instituciones públicas, a través de un programa de incentivos tipo 'Ecobono', así como incluyendo en las prioridades del programa europeo CEF incentivos a la oferta. A este respecto, y sobre el equipo ministerial saliente, valorar positivamente la puesta en marcha en 2015 de la autopista del mar de Vigo con ayudas estatales y negativamente la demora del proyecto 'MedAtlantic Ecobonus', sobre el que el sector confiaba en que propiciara la puesta en marcha un 'ecobono' en España, de forma similar al 'Marechonus' italiano o a los programas de incentivos nacionales implantes implantes implantes implantes en la puesta en marcha un 'ecobono' en España, de forma similar al 'Marechonus' italiano o a los programas de incentivos nacionales implantes bonus' italiano o a los programas de incentivos nacionales implanta-

dos por Noruega o Suecia. 2. Simplificación y agilización de 2. Simplificación y agilización de los trámites aduaneros y de los servicios de inspección de mercancias en frontera, y asegurar su provisión fuera de horario, para impulsar el importante potencial aún por desarrollar del TMCD en las relaciones con el Norte de Áfri-

ca. Asignatura pendiente, España tie-

ne una posición privilegiada desde el punto de vista logístico de cara a los crecientes flujos del Norte de África con Europa. Los servicios marítimos con esta zona se están multiplicando.
3. Mayor flexibilidad y menores costes portuarios para los servicios regulares de TMCD, en atención a su muy elevado número de escalas al año: reducción de las tasasa portuarias, de las tarifas de los servicios portuarios, mejora de la relación precio/prestaciones del servicio portuario de estiba, facilitar el acceso a las exenciones al servicio portuario de estiba, facilitar el acceso a las exenciones al servicio portuario de practicaje.

Hay que valorar muy positivamen-te las reducciones en las tasas portuarias y el dedicar un trato dife-rencial al TMCD en la normativa



portuaria y en la aplicación de las tasas. Es necesario avanzar más en esta dirección, los costes portuarios "pesan" mucho en el TMCD.

También hay que valorar muy positivamente la puesta en marcha del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios, instrumento que está aportando una mayor transparencia para la mejora de la calidad y costes de los servicios portuarios. La asignatura pendiente: es imprescindible conseguir un sistema de estiba tan competitivo y liberalizado como lo son los sectores a los que presta servicio.

liberalizado como lo son los sectores a los que presta servicio.

4. Apoyar y facilitar el cumplimiento del Convenio sobre Aguas
de Lastre a los buques de TMCD,
mediante la aplicación flexible del
concepto de "misma zona de riesgo" y acordada con países como
Italia y Marruecos, para facilitar
la concesión de exenciones a servicios regulares de TMCD, v extencios regulares de TMCD, y exten-der los avales del Estado a las inversiones en instalaciones de

equipos de tratamiento de aguas de lastre.
Como logros reseñar el Acuerdo establecido con Marruecos, así como la inclusión en los PCE 2018 de los avales del Estado a estas inversiones, lo que requerirá su desarrollo procedimental.
5. Proponer en la OMI, desde la representación española, la conveniencia de una aplicación diferenciada de algunos Convenios al TMCD, con el fin de evitar efectos contraproducentes de las normas medioambientales.
Asignatura pendiente y de gran importancia. La normativa se elabora pensando en los tráficos deep sea y sin evaluar las consecuencias para el Shortsea, con unas consecuencias para el Shortsea, con una consecuencia para el Shorts

cias para el Shortsea, con unas características diferentes. Las con-

secuencias de pérdida de competitividad pueden tener efectos contraprodu-centes en los objetivos me-dioambientales al devolver

tráficos a la carretera. 6. Impulsar la implantación del Marco de Acción Nacio-nal de combustibles alternativos en el transporte marítimo y facilitar apoyo financiero para la adapta-ción de los buques a los nuevos requisitos me-dioambientales y de seguri-dad, mediante el mecanis-

dad, mediante el mecanismo ya existente de los avales del Estado a la inversión de las empresas navieras
españolas. La implantación del
Marco de Acción Nacional de combustibles alternativos en el transporte marítimo es una línea de trabajo fundamental cara a un futuro,
que ya ha llegado, de descarbonización y de reducción o eliminación de los efectos medioambientales negativos del transporte maritimo.

les negativos del transporte maritimo.

7. Mantener en el Programa de
Ayudas a la formación en el transporte, la formación relativa a la
intermodalidad maritima.

8. Mejora de la accesibilidad y
conectividad a los puertos y terminales de TMCD y autopistas del
mar, implantación de señalización
específica y tecnologías de control
de accesos sin papeles.

Tanto el Fondo portuario de accesibilidad terrestre, como el recién
anunciado Fondo de innovación,
son instrumentos que contribuyen
a avanzar en esta dirección.

Pilar Tejo Mora-Granados

Pilar Tejo Mora-Granados ociación Española para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia



el vigía

a Les victa Lis de resperso de ana



Pilar Tejo

Oirectora técnica de Shortsea Promotion Center Spain (SPC)

"Ningún conflicto es deseable pues los daños son evidentes. No obstante, si éste es el precio para conseguir una estiba tan competitiva y libe-ralizada como el transporte marítimo, habría que pagarlo. Lo triste es sufrir el conflicto y sus negativas consecuencias, y que todo siga igual."

"Si dedicaran al shortsea lo mismo que a cubrir pérdidas en Renfe, tendríamos un ecobono efectivo"

Xavier Gual Barcelona ■ El shorusca shipping (SSS) parece haber recuperado el aliento en 2017, según el Observatorio Estadístico del Transporne Maritimo de Corta. Distancia, referido al primer sennes-Distancia, relevino al prumer sema-tre del ano. Tras el brusco descrisso de tráficos de 2015 y 2016, el sector encara el finturo con moderado optimismo, pese a que cuestiones como el ecobono o las amopiatas del mar siguen sin sener un horizonte-despejado. Pilar Tejo es la directora sécnica del Shortsea Prumotion Ces-ser (SPCI. Smith. ter (SPC)- Spain.

¿Qué le falta al shortsea shipping para consolidarse como alternativa al transporte de mercancias por carretera?

al transporte de mercancias por carretera?

El transporte marítimo de corta distanda no se configura como una ahemativa a la carreera, sino como una infraestructura al servicio del transporte por carreera. El enfiopa que desde la Asociación fisapanola para la Protinoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia se ha dado siempre es de complementa-ricada: Constituye una muy interior includa: Constituye una muy interior includa: Constituye una muy interior tendado constituye una muy interior son de constitución de constitución

"En algunos tráficos, la frecuencia es escasa porque no hay demanda, y no hay demanda porque la frecuencia es insuficiente"

¿Qué le falta entonces al 555 para aumentar su tráficios. Y Yo creo que le falta resolver dos problemas curs solución no es sen-cilla. El primero, romper el circulo vicioso que hace que en algunos ráficios la frecuencia sea escasa porque no hay demanda sufficiente y la demanda es escasas porque la frecuencia no es la necesaria. Esto se ha superado en los servicios centre fachada atlántica debod al volumen y características del sa demanda, la dispensión de destinos y la configu-nación geográfica, entre otras casas.

recuencia es insumeente plas de compesitividad.

Equé le falta entonces al 555 para aumentar sus tráficos?

Yo creo que le falta resolver dos problemas cuso solución no es accusar problemas cuso solución no es accusar optivamente propriemas cuso solución no esta de tutibaz escrición maritimos para esta proque no las percuencia no es la necesaria el que se aporo público. Nuestra asociación se ha superado en los servicios entre las percuencia no es la necesaria el tutipo de como se mejor use ha superado en los servicios entre las parte e la demanda se secasa porque la fercuencia no es la necesaria el tutipo de como se la la constitución se ha superado en los servicios entre las parte e la falta pero no es a del tatorio de la competencia.

agona - 9 der

que se oriente hacia la demanda (uipo ecobono italiano) para evitar distonsiones de la compensica.

Aún así, los tráficos se recuperaron en 2017, tras un pisimo 2016.
Eso parece. Y ello pese al conflicto de la estiba. Las cifras muestran

la mediterránea. Pero si es pronto para confirmar que se trata de un cambio de tendencia. Esperemos a ver los datos completos de 2017.

wer los datos completos de 2017.

La brecha entre las dos fachadas, la adântica y la mediterrânea, se reduce, Cuall de las dos tiene mayor potenciad de crescimiento los sérmimos porcentales deberta creer más la fachada adântica, porque los volúmenes son menores, amque se están escerandos y a los registradas en el sito 2014. Pero la fachada mediterránes tiene uma mayor capacidad de generación de flujos, y tiene más prosumo el mercado del None de Africa con buenas perspectivas de finitro.

"La fachada mediterránea tiene mayor capacidad de generación de flujos y tiene más próximo el mercado del Norte de África"

Sorprende la drástica caida de la capacidad de los servicios de cargo de compositores de cargo de compositores de la capacidad de los servicios de cargo de compositores de la capacidad de la

mueva mesodología.

Crece la oferta de metros lineales pero case divid de ocupación, ¿Hay quizia un exceso de optimiamo en la navieras os estras de un error de presisión?

Deade que venimos monitorizando d'TMCD hemos observado una gracapacidad de acoplamiento entre la oferta y la demanda, autoque cos usto socilaciones. En este semestre hemos observado que, efectivamente, el crecimiento de la oferta dado lugar a un descenso en el nivel de ocupación, que seguramente se corregiria en los datos del segundo semestre.

genesiare.

¿Prevé nuevas autopistas del mar,
que se sumen a las cinco actuales,
las tres de la fachada mediterránea
yla dos de la adintica?

Ojalía así sea, aumque por el
moriento no tenemos indicios
de que se pareda incrementar su
número, a pear de los intentos de
volver a poner en operación la de
Gijón. No dissature, estásen ola coción de autopista del mar randierción de autopistas del mar randiergen interés. Penamosogue 4. del
gen interés. Penamosogue 4. del
me ecidoso en ispaña, ello podría
incentivar la dermanda y animar a
las navieras a refocar la firecuencia,
pasando a ser consideradas autopis.



para evitar distorsiones de la competencia"

nición de dos autopissas del mar-la de Giján y la de Bilban, mientras que en 2016 fite una resbacción de la demanda en la fachada medite-tránea. En el primer semestre de 2017, ambas fachadas presentan crecimientos de la demanda, mayor portentaje en la atámica, lo que es lógico al ser cifras uny inferio-res y también al haber un mero desatrollo en esa fachada frente a