

El difícil desarrollo de las autopistas del mar



Asociación de
Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

Con pocos días de diferencia, se han celebrado en octubre dos interesantes jornadas sobre el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) y las Autopistas del Mar (AdM), organizadas por la Asociación de Promoción del TMCD (SPC-Spain) el día 22 en Vigo y por el grupo Grimaldi, el día 30 en Barcelona.

Ambas citas han contado con una participación muy nutrida y de alto nivel, por lo que resultaron de considerable interés. Además, aunque ambos actos se organizaron de forma totalmente independiente, los asuntos tratados en ambos foros han sido exactamente los mismos, lo que demuestra que son esas y no otras las principales preocupaciones actuales del sector del TMCD: por una parte, si es conveniente o no actualmente que los poderes públicos apoyen el desarrollo del TMCD y las AdM y, por otra, el impacto de las recientes y futuras normas medioambientales (azufre y gestión de lastre) sobre este sector.

Ciñéndonos al primer asunto, parece haber un consenso bastante generalizado en que las inversiones y el riesgo que tienen que asumir los armadores para iniciar o para aumentar la frecuencia en este tipo de servicios son tan grandes que en algunos tráficos es aún necesario el apoyo con fondos públicos. En aquellos tráficos

en los que hay ya mucha oferta (como puede ser la fachada Mediterránea en España), se considera preferible el uso de incentivos a la demanda de transporte, como el Ecobono, para evitar la distorsión de la competencia. En otros tráficos, en los que la oferta sea insuficiente (como es actualmente el caso de la fachada Atlántica española), puede estar también justificado el uso de ayudas a la oferta, si bien con carácter temporal e, importante!, con un claro compromiso de mantenimiento estable de la línea, una vez terminadas las ayudas. También existe acuerdo sobre la necesidad de uso de fondos públicos para la mejora de los accesos a los puertos, no solo ferrocarril, sino también por carretera.

Pero también hay consenso sobre que hay mucho que las Administraciones públicas pueden hacer para facilitar el desarrollo del TMCD por medio de medidas que no tienen coste para el Estado (que se han dado en llamar "medidas facilitadoras"). Un primer grupo de estas medidas deberían consistir en la simplificación de todos los procedimientos aduaneros y administrativos. En un reciente estudio de la asociación de navieros de Dinamarca se ponía de manifiesto que, mientras que en el transporte terrestre el papeleo es mínimo (una simple carta de porte CMR), en el TMCD son necesari-

as un total de hasta 14 gestiones administrativas.

Pero hay sobre todo un segundo grupo de medidas, que irían dirigidas a mejorar la eficiencia y la reducción del coste en toda la cadena de transporte multimodal y, en particular, en los puertos: la reducción de las tasas de las Autoridades portuarias sobre el buque, la mercancía y el pasaje y del coste de los servicios portuarios, especialmente, en el caso del TMCD, la estiba, practicaje y recogida de residuos.

En este aspecto, el mayor coste se deriva del servicio de estiba que según un reciente estudio sobre 10 terminales ro-ro españolas supone en promedio más del 26% de los costes totales de la escala portuaria de este tipo de buques. Pero también el servicio de practicaje, dado que, para los servicios de TMCD y Autopistas del Mar, cuyos buques realizan con frecuencia más de 100 escalas anuales en el mismo puerto y que cuentan con excelentes medios de maniobra, se trata de un servicio que no es verdaderamente necesario. Según el mismo estudio, el practicaje supone en promedio el 4% de los costes, pero en algunos puertos llega al 7% e incluso al 8%. Lo lógico sería que, salvo excepciones, los buques de TMCD contasen con exención de practicaje.

Editorial

El difícil desarrollo de las autopistas del mar **3**

Noticias Marítimas

Situación del mercado **4**

Nacional **6**

Internacional **12**

Foto portada: El ferry *L'Audace* del Grupo Suardiaz en el puerto de Nantes (Puerto de Nantes)



Boletín informativo de Anave nº 564
Noviembre 2015

Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

Tribuna Profesional

16 El informe de Clarkson de otoño revisa a la baja sus previsiones

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Directrices de EMSA para inspeccionar el contenido de azufre en los combustibles marinos