

Pilar Tejo Mora-Granados*

EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA. SU PAPEL EN UN SISTEMA FUTURO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS SOSTENIBLE

La política europea de transportes viene propugnando un mayor uso del modo marítimo en el transporte de mercancías intraeuropeo. Aunque este modo perdió cuota entre 1995 y 2015, el segmento intermodal aumentó gracias, entre otros, a las medidas aplicadas como los apoyos económicos con fondos europeos o nacionales, o el concienciar a los operadores de transporte y logísticos sobre la conveniencia de un mayor uso del transporte marítimo de corta distancia (TMCD). En España, el TMCD desde 2010 a 2016 ha experimentado un aumento significativo; actualmente hay seis autopistas del mar (AdM) operando, además de otros servicios regulares. Las nuevas normas medioambientales como el convenio para la gestión de aguas de lastre, la limitación del contenido de azufre en los combustibles o el seguimiento de las emisiones de CO₂ imponen a los buques inversiones y costes adicionales, generando una pérdida de competitividad relativa de la cadena intermodal marítima frente a su alternativa solo de carretera. Por ello son necesarias medidas para que el TMCD ejerza el papel que la política europea de transporte le otorga en un sistema de transporte de mercancías sostenible.

Palabras clave: economía del transporte marítimo, autopistas del mar, sostenibilidad.

Clasificación JEL: F11, I92, R48.

1. Introducción

La Comisión Europea viene estableciendo las directrices de la política europea de transportes en los denominados Libros Blancos que aprueba aproximadamente cada diez años. El último Libro Blanco data de 2011 con

el título «Hoja de ruta para un área única europea de transportes. Hacia un sistema de transportes competitivo y de recursos eficientes». Se trata de un documento estratégico que expone la visión de la Comisión para el futuro del sistema de transporte de la Unión Europea.

El Libro Blanco define diez objetivos cuyo cumplimiento deberá suponer un recorte de un 60 por 100 en las emisiones de CO₂, y una reducción comparable de la dependencia del petróleo. Los objetivos forman parte de la estrategia Europa 2020 y su iniciativa para una Europa eficiente en el uso de los recursos.

* Ingeniera Naval. Universidad Politécnica de Madrid. Master in Shipping, IME-UPC. Socia-Directora de TEIRLOG Ingeniería (compañía especializada en consultoría e ingeniería del transporte y la logística). Directora Técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).

Entre dichos objetivos, que implican a los distintos modos y medios de transporte, está el de intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o el transporte marítimo de corta distancia, de aquí a 2030, el 30 por 100 del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50 por 100¹, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías.

2. ¿Qué es el transporte marítimo de corta distancia?

La definición del TMCD fue establecida por la Comisión Europea en la COM (1999) 317 final, *El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible*, de la siguiente forma:

«Se entenderá por 'navegación marítima de corta distancia' el transporte por mar de mercancías y pasajeros entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa».

De acuerdo a esta definición, y desde un punto de vista geográfico o espacial, en el concepto de TMCD se incluye tanto el transporte marítimo nacional como internacional, se incluyen los tráficos de cabotaje a lo largo de la costa y hacia y desde las islas, los ríos y los lagos. Incluye asimismo el transporte marítimo entre los Estados miembros de la Unión y Noruega e Islandia y otros Estados del Mar Báltico, el Mar Negro y el Mediterráneo.

Desde un punto de vista funcional, el TMCD incluye el transporte de mercancías a granel, y el de carga general, el transporte de carga rodada, el de pasajeros, e incluye también los servicios *feeder*.

En definitiva, se trata de una definición de gran amplitud que engloba tanto los transportes «cautivos»

del modo marítimo, es decir, aquellos que no tienen otra alternativa de transporte (como es el caso de los servicios con las islas, por ejemplo, o el transporte de cantidades importantes de grano o de derivados del petróleo), como aquellos transportes que sí disponen de una alternativa terrestre, por carretera o ferrocarril, como sería el caso del transporte de mercancía en contenedores entre dos puntos del continente, o el transporte de un semirremolque en un *ferry* entre dos puertos continentales, que bien podrían utilizar una alternativa solo de carretera o un transporte combinado ferroviario. Son precisamente este tipo de transportes los que constituyen el objetivo de la política europea de transportes en este aspecto: los servicios regulares de transporte marítimo de carga y/o pasajeros en tráficos en los que existe una alternativa de transporte terrestre puro, y donde un tramo terrestre puede ser sustituido por uno marítimo.

3. Distribución modal del transporte en la UE. La necesidad de transferir transporte de carretera a otras modalidades

Tres son las razones fundamentales por las que la política de transportes de la Unión Europea busca promover el mayor desarrollo del TMCD²:

— Fomentar la sostenibilidad general del transporte. En este contexto, se debería hacer hincapié en el transporte marítimo de corta distancia como alternativa segura y favorable para el medio ambiente, en especial ante la congestión del tráfico por carretera.

— Reforzar la cohesión de la Comunidad, facilitar las comunicaciones entre los Estados miembros y entre las regiones europeas y revitalizar las regiones periféricas.

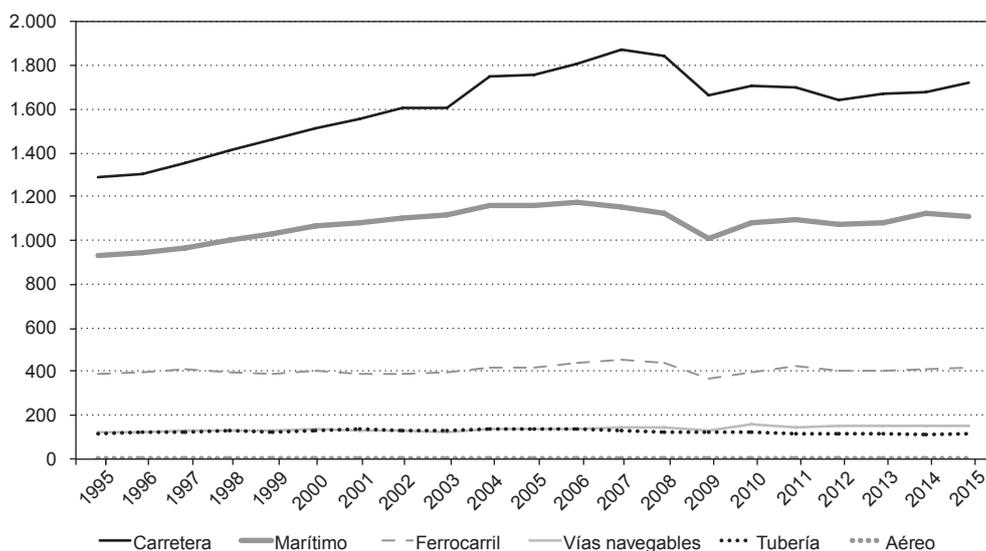
— Incrementar la eficiencia del transporte para responder a la demanda actual y futura generada por el

¹ COMISIÓN EUROPEA (2011). *Libro Blanco. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*. Bruselas. COM (2011) 144 final.

² COMISIÓN EUROPEA (1999). *El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible*. Bruselas. COM (1999) 317 final.

GRÁFICO 1

TRANSPORTE INTRAEUROPEO DE MERCANCÍAS SEGÚN MODALIDAD UE27, 1995-2015
(En miles de millones t·km)



FUENTE: EUROSTAT y elaboración propia.

crecimiento económico. Con este fin, el transporte marítimo de corta distancia se convertiría en parte integrante de la cadena logística de transporte y en un auténtico servicio puerta a puerta.

Unido a estas capacidades de sostenibilidad, cohesión y eficiencia del TMCD, el desequilibrio modal hacia la carretera ha sido y es una preocupación constante para la Comisión Europea, especialmente tras la caída de fronteras, cuando la movilidad de las mercancías en Europa registró un fortísimo crecimiento, derivado de la redistribución de las estructuras productivas y logísticas de las empresas a lo largo del espacio europeo.

Esto se puede apreciar en toda su extensión en el Gráfico 1.

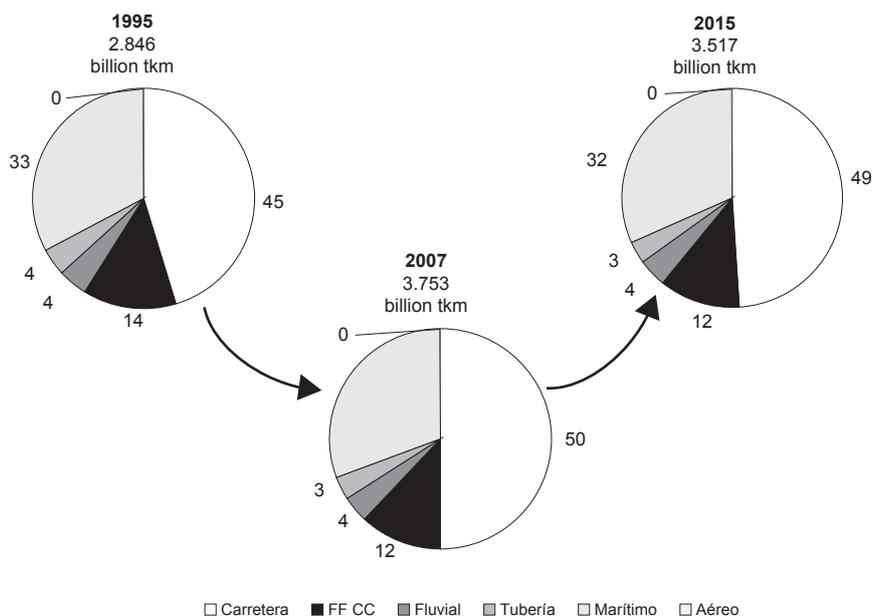
Como muestra el Gráfico 1, entre los años 1995 y 2007, la movilidad intraeuropea de mercancías creció

a un ritmo medio del 2,3 por 100 anual. La carretera, que en el año 1995 detentaba una cuota del 45,3 por 100, creció al 3,2 por 100 anual elevándose su cuota en 2007 hasta el 50 por 100.

Por su parte, el modo marítimo, cuya cuota en el año 1995 era del 32,7 por 100, creció al 1,8 por 100 anual de modo que su cuota descendió en 2007 al 30,6 por 100. Ambos modos, de forma conjunta crecieron más que el resto, puesto que entre ambos, en 2007, representaban el 80,6 por 100 del transporte frente al 78 por 100 de 1995.

La crisis económica que se manifestó en 2008 con toda su virulencia vino a truncar esta tendencia, de tal forma que en 2015, último año del que Eurostat proporciona cifras, el transporte intraeuropeo de mercancías totalizó 3,52 billones de t·km, un 6,3 por 100 menos que en 2007 (3,75 billones de t·km), de los que el

GRÁFICO 2
EVOLUCIÓN DEL VOLUMEN Y LA CUOTA MODAL DEL TRANSPORTE INTRAEUROPEO DE MERCANCÍAS UE27, T·KM



FUENTE: EUROSTAT y elaboración propia.

49 por 100 (1,72 billones de t·km) correspondieron al modo carretera y el 31,6 por 100 (1,11 billones de t·km) correspondieron al modo marítimo, totalizando un 80,6 por 100, exactamente igual que en 2007 aunque con una distribución ligeramente más favorable al marítimo, como se puede ver en el Gráfico 2.

Es interesante observar que, si la crisis económica no hubiera irrumpido y se hubiese mantenido la tendencia registrada en el periodo 1995-2007, el volumen de transporte en la UE habría alcanzado cerca de 4,4 billones de t·km, un 25 por 100 más que el realmente producido en 2015, y la carretera hubiera registrado un volumen un 31 por 100 superior al que realmente ha registrado (Gráfico 3).

Los graves problemas derivados de esta predominancia y estos volúmenes del modo carretera se

habrían acrecentado de forma casi inasumible. Cabría casi decir que «la crisis ha sido la más efectiva política de transportes».

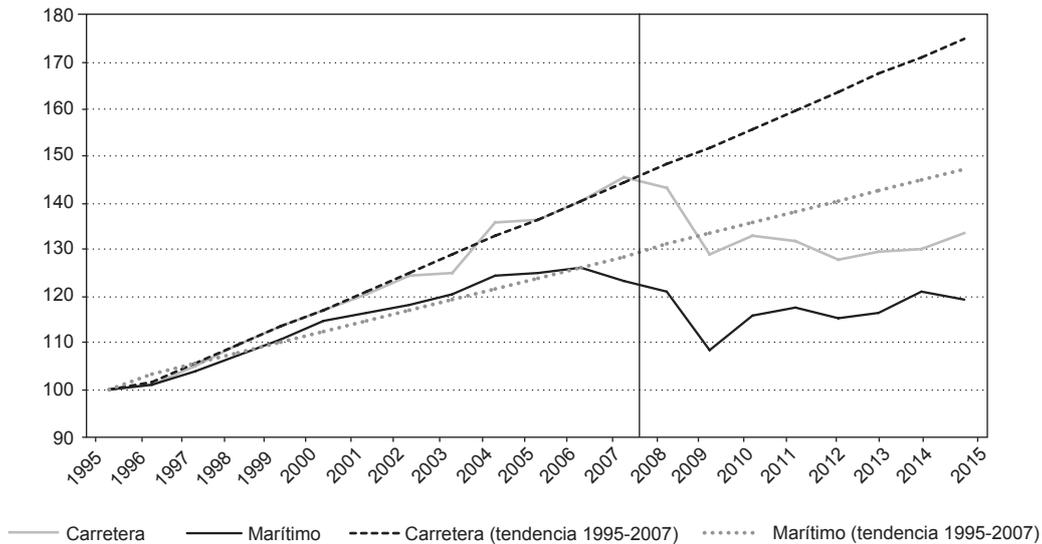
El transporte marítimo de graneles pierde volumen, mientras el intermodal aumenta

De acuerdo a las cifras expuestas, el modo marítimo ha perdido cuota en el período 1995-2015. Una parte muy relevante del transporte marítimo intraeuropeo se compone de flujos que son «cautivos» del modo marítimo debido a factores diversos:

- Físicos: transporte con las islas o con territorios sin continuidad terrestre.
- Operativos: tráficos *feeder* que responden a la operativa de las navieras.

GRÁFICO 3

EVOLUCIÓN TENDENCIAL DEL TRANSPORTE INTRAEUROPEO DE MERCANCÍAS MARÍTIMO Y POR CARRETERA UE27, T·KM (1995=100)



FUENTE: Datos reales EUROSTAT, datos tendenciales - elaboración propia.

— Económicos: tráficos de grandes volúmenes (graneles líquidos, sólidos,...).

Como se ha comentado, cuando se habla de impulsar el TMCD, se busca que aquellos flujos que utilizan el modo carretera sustituyan un tramo de su itinerario por una alternativa marítima como forma de evitar t-km a la infraestructura viaria y al medio ambiente (en el caso de Madrid a Milán y las cadenas alternativas, el transporte por carretera son 1.575 km mientras que por intermodal TMCD son 1.417 km)³. De esta forma se reducen los costes externos derivados: accidentabilidad, congestión y ocupación de la

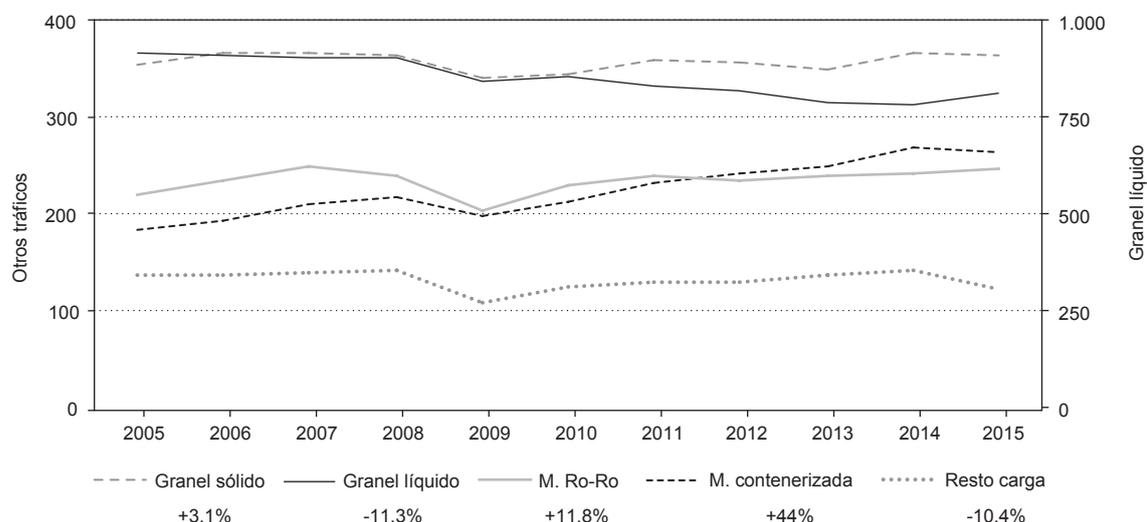
red viaria, ruidos, impactos visuales y contaminación medioambiental, etc.

Por todo ello, interesa analizar cómo han evolucionado estos diferentes tráficos, los «cautivos» y los que tienen alternativa terrestre, todos ellos incluidos dentro de la denominación oficial de TMCD. En los Gráficos 4 y 5 se muestra que la evolución en el período 2005-2015 de los distintos tipos de tráficos no ha sido homogénea.

Efectivamente, el granel líquido —que representaba en 2005 el 51 por 100 del total— ha sufrido una reducción en el período 2005-2015 del 11,3 por 100, pasando a suponer el 45 por 100 del total, y con una pérdida superior a 100.000.000 de toneladas. El granel sólido presenta un ligero aumento de su volumen, un 3,1 por 100 —11.000.000 de toneladas—,

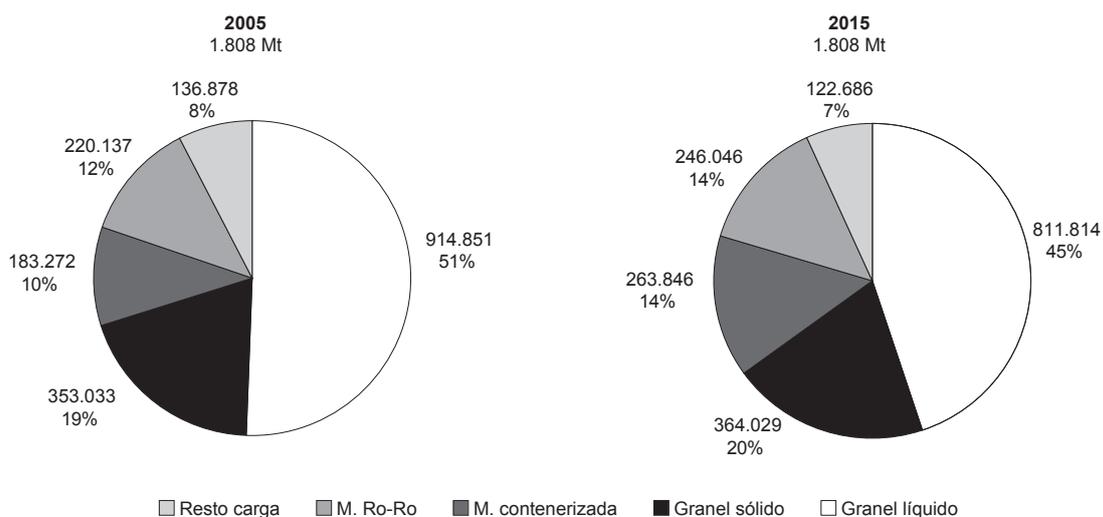
³ Según el simulador de cadenas de transporte (2017). Creado por SPC-Spain para el Ministerio de Fomento. Accesible en <https://simulador.shortsea.es/simulador.aspx> SPC-Spain (2018). Acceso a la página web www.shortsea.es en marzo de 2018.

GRÁFICO 4
EVOLUCIÓN DEL TMCD SEGÚN TIPO DE CARGA UE27, 2005-2015
 (En millones de toneladas)



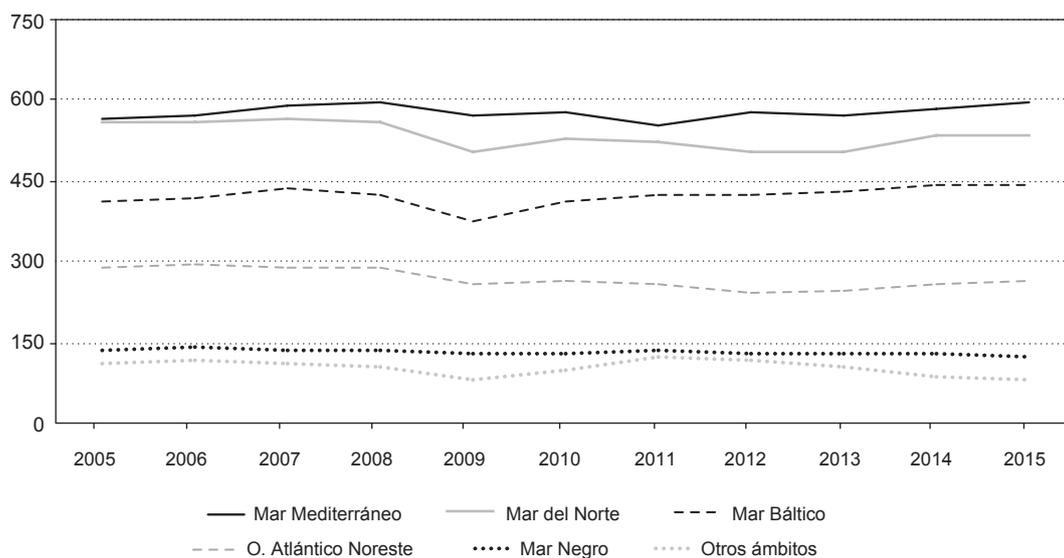
NOTA: Ro-Ro es un acrónimo del término inglés *Roll On-Roll Off*, con el cual se denomina a todo tipo de buque, o barco, que transporta cargamento rodado, tanto automóviles como camiones. Se podría traducir al castellano por carga rodada.
FUENTE: EUROSTAT y elaboración propia.

GRÁFICO 5
EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DEL TMCD SEGÚN TIPO DE CARGA UE27, 2005-2015
 (En miles de toneladas)



FUENTE: EUROSTAT y elaboración propia.

GRÁFICO 6
EVOLUCIÓN DEL TMCD SEGÚN REGIONES MARÍTIMAS, 2005-2015
 (En miles de toneladas)



FUENTE: EUROSTAT y elaboración propia.

manteniendo una representación en torno al 20 por 100 del total.

Por su parte, con un volumen muy inferior, la carga general convencional (resto carga), ha experimentado una caída similar a la del granel líquido, un 10,4 por 100, perdiendo algo más de 14.000.000 de toneladas.

Frente a esta evolución negativa hay que destacar que en el transporte intermodal la mercancía que viaja unitizada bien en contenedor, bien en vehículo de carretera, presenta una evolución muy positiva, a pesar de la crisis económica de una parte importante del período considerado, con un crecimiento del 44 por 100 en el caso de la mercancía en contenedores, y de cerca del 12 por 100 en el caso de la carga rodada.

Como consecuencia, se puede concluir afirmando que el TMCD intermodal, del que una parte importante tiene una alternativa a la carretera, puesto que se trata

de volúmenes que el modo carretera puede transportar, es el que ha mostrado una evolución positiva en esta década analizada.

4. Evolución del TMCD según regiones marítimas: el Mediterráneo y el Báltico registran crecimientos

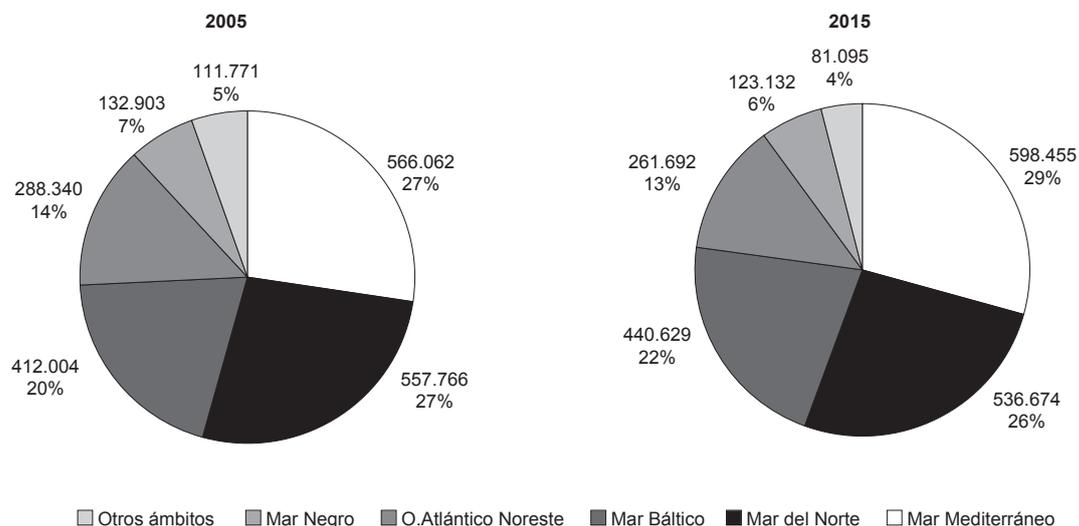
No solo la evolución del TMCD es diferente según tipos de carga, también el análisis de la evolución según regiones⁴ muestra tendencias diferentes (Gráficos 6 y 7):

— El mar Báltico y el Mediterráneo han registrado una evolución positiva, mientras que el resto de

⁴ Para más información sobre las regiones marítimas de Europa, véase el Informe de la COMISIÓN EUROPEA, 2014.

GRÁFICO 7

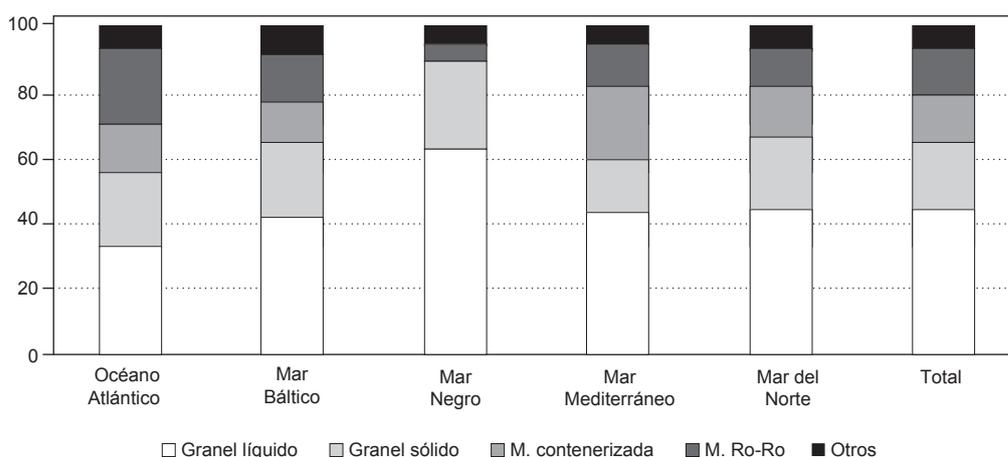
EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DEL TMCD SEGÚN REGIONES, 2005-2015
(En miles de toneladas)



FUENTE: EUROSTAT y elaboración propia.

GRÁFICO 8

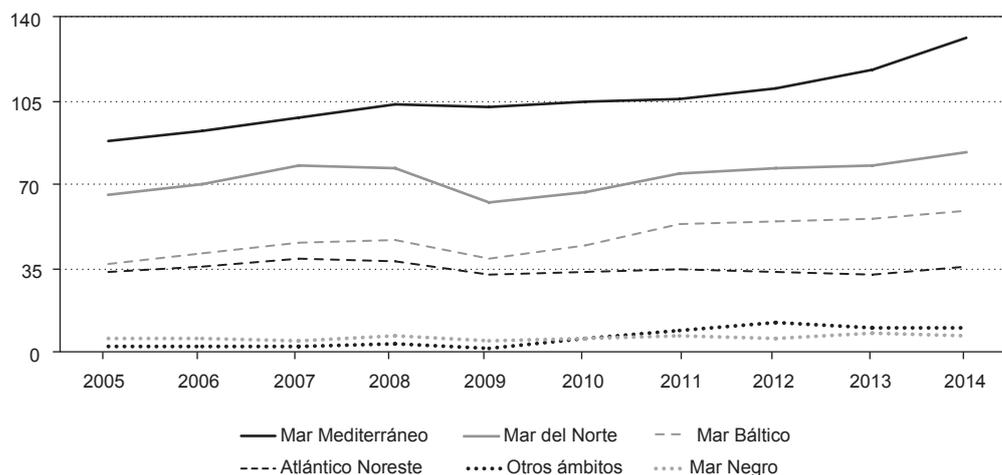
TMCD SEGÚN REGIONES MARÍTIMAS Y TIPO DE CARGA, 2005-2015
(En %)



FUENTE: EUROSTAT.

GRÁFICO 9

EVOLUCIÓN DEL TMCD CONTENERIZADO SEGÚN REGIONES MARÍTIMAS, 2005-2015
(En millones de toneladas)



FUENTE: EUROSTAT y elaboración propia.

regiones han reducido su volumen de TMCD, especialmente el ámbito atlántico.

— De esta forma, el Mediterráneo aumenta su participación del 27 por 100 al 29 por 100, y el Báltico del 20 por 100 al 22 por 100. Ello ha sido a costa de la pérdida de un punto cada uno del resto de regiones: Mar del Norte, Atlántico, Mar Negro y resto.

Evolución del TMCD intermodal según regiones: el Mediterráneo es también la región de mayor dinamismo

A estas diferencias en el comportamiento según región marítima no es ajena la distribución por tipo de carga en cada una de estas regiones. Como muestra el Gráfico 8, las regiones mediterránea y atlántica son las de mayor peso específico de la carga contenerizada y rodada. Mientras que en el mar Negro predominan los graneles.

Como se ha expuesto, la carga contenerizada ha aumentado un 44 por 100 en el período 2005-2015 —de

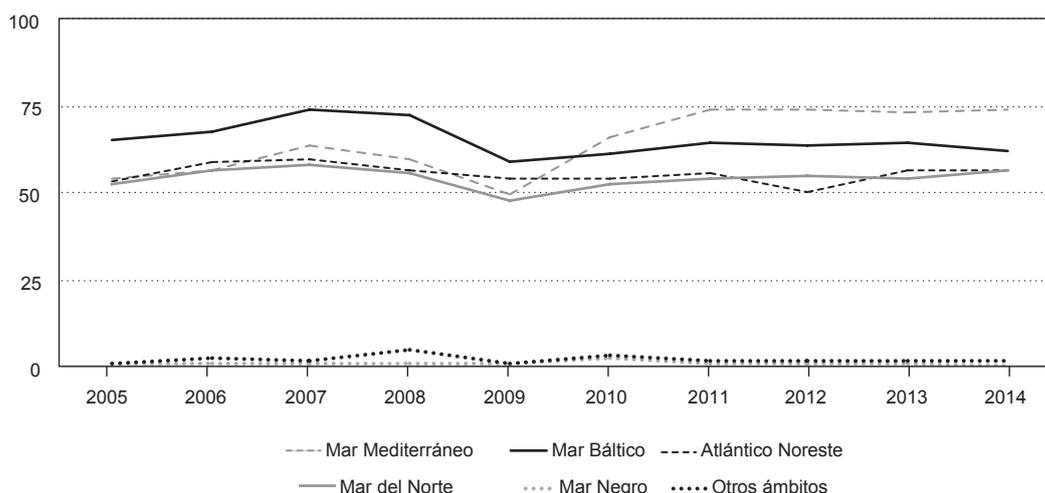
183,3 a 263,8 millones de toneladas—, pero su crecimiento no ha sido homogéneo según regiones marítimas. Así, el Mediterráneo es la región que más ha aportado a este crecimiento en volumen, 45,9 Mt, pasando a representar el 50 por 100 del tráfico total; mientras que el Báltico es la región de mayor incremento en términos relativos, un 55,5 por 100 (Gráfico 9).

Aunque con tasas inferiores, el Mar del Norte y el Atlántico también registran crecimientos.

Estas cifras incluyen, en un porcentaje no cuantificado, un importante volumen de tráfico *feeder* que sin duda coadyuva a este significativo crecimiento.

Por su parte, la carga rodada ha aumentado cerca de un 12 por 100 en el período 2005-2015 —de 220,1 a 246 millones de toneladas—, y tampoco su crecimiento ha sido homogéneo según regiones marítimas (Gráfico 10). Por encima del resto destaca también el Mediterráneo, que ha aportado a este aumento 21,2 Mt, con un crecimiento por encima del 35 por 100, y pasando a representar el 31 por 100 del tráfico total; mientras que el Báltico

GRÁFICO 10
EVOLUCIÓN DEL TMCD RO-RO SEGÚN REGIONES MARÍTIMAS, 2005-2015
 (En millones de toneladas)



FUENTE: EUROSTAT y elaboración propia.

ha perdido 3,6 Mt, un 5,1 por 100 de descenso. El Mar Negro y el Atlántico han aumentado aunque a tasas muy inferiores: 6,8 por 100 y 6,1 por 100, respectivamente.

Por tanto, en lo referente al tráfico intermodal, aquel que interesa desarrollar y que, como se ha expuesto, es el que ha experimentado crecimientos en el período, el Mar Mediterráneo es el ámbito más dinámico del conjunto de la UE.

5. Evolución del TMCD según países: el granel líquido, principal responsable de las caídas de tráfico

El análisis del TMCD, a un nivel más desagregado desde el punto de vista geográfico, muestra lo siguiente:

— El mayor volumen de TMCD corresponde a Reino Unido (313,5 Mt en 2015), lo que está íntimamente relacionado con su condición de isla. Holanda,

Italia y España, por este orden, le siguen en importancia con 286,2 Mt, 272,2 Mt y 196,7 Mt, respectivamente. Conjuntamente representan cerca del 60 por 100 del total de la UE27 (Gráfico 11).

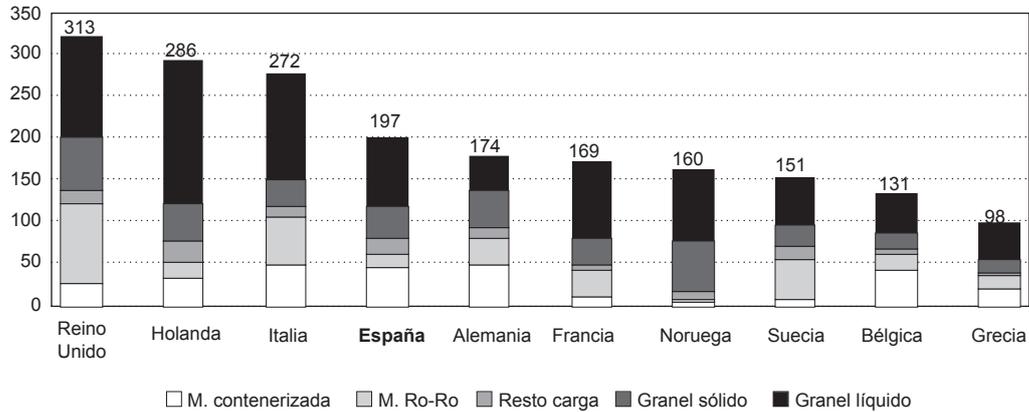
— Comparando los volúmenes de 2005 y 2015, las mayores reducciones del TMCD se han dado en Reino Unido, Italia y Francia. En los tres casos la causa ha sido la disminución del tráfico de granel líquido.

— Por su parte, los mayores aumentos del TMCD se han producido en Holanda, Bélgica y Noruega. Estos aumentos han sido debidos, en el caso de Holanda, al incremento del granel líquido y del resto de cargas; en el caso de Bélgica, al aumento de la carga contenerizada y del granel líquido; y en Noruega, a los graneles tanto líquidos como sólidos.

— Destaca también el crecimiento de la carga rodada en Italia, y del tráfico contenerizado en España (Gráfico 12).

GRÁFICO 11

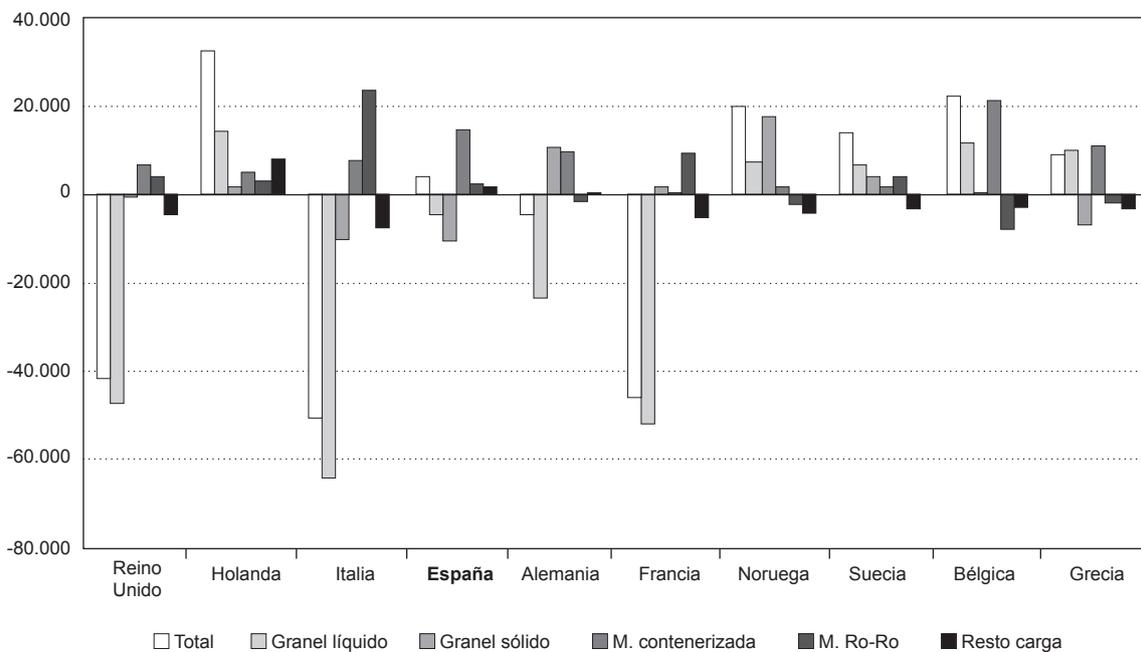
TMCD SEGÚN PAÍSES Y TIPO DE CARGA, 2015
(En millones de toneladas)



FUENTE: EUROSTAT y elaboración propia.

GRÁFICO 12

DIFERENCIA DEL VOLUMEN DE TMCD ENTRE 2005 Y 2015 SEGÚN PAÍSES Y TIPO DE CARGA
(En miles de toneladas)



FUENTE: EUROSTAT y elaboración propia.

6. Impulso y promoción del TMCD: medidas de carácter económico

Del análisis expuesto sobre la demanda de TMCD, su evolución según tipos de carga, regiones marítimas y países, se puede deducir que, aunque en términos globales el TMCD ha perdido cuota modal en la UE en los últimos diez años, en los tráficos intermodales muestra una evolución creciente, aunque heterogénea, según regiones y países.

Una parte de esta evolución positiva puede atribuirse a las medidas de política de transporte aplicadas tanto a nivel europeo como a nivel nacional de los Estados miembros. A continuación se reseñan algunas de estas medidas por su mayor impacto y/o significación, entre las que destacan las medidas de contenido económico, es decir, apoyo financiero, bien a la generación de oferta de TMCD, bien a la captación de demanda, de las que las más relevantes se relacionan a continuación.

— Apoyo económico a la generación de oferta:

- Programa Marco Polo I y II⁵. Programa con fondos europeos, dirigido al trasvase modal, con el objeto de reducir el tráfico de vehículos pesados por las carreteras europeas, otorgando ayudas de cuantía vinculada al volumen de transporte de mercancías que se transfiera a modos alternativos de transporte: ferrocarril, transporte marítimo de corta distancia y/o vías navegables interiores.

Se desarrolló en dos fases: la primera de 2003 a 2006, con una dotación de 106.000.000 de euros; la segunda fase, con una dotación de 450.000.000 de euros, se desarrolló entre 2007 y 2013.

Las ayudas se destinaban a la implantación de nuevos servicios de TMCD o a la mejora de las prestaciones de servicios existentes, así como a la implantación

de autopistas del mar⁶. Los costes elegibles eran los de operación del servicio durante su período de arranque hasta alcanzar el punto de equilibrio, incentivando así a los operadores marítimos a implantar nuevos servicios, al reducir de forma significativa el riesgo empresarial de dicha implantación.

La Figura 1 muestra datos globales referidos a los resultados obtenidos de la aplicación del programa Marco Polo, que en el caso del TMCD ayudó a la implantación de numerosos nuevos servicios marítimos.

Un ejemplo de ayudas económicas a la generación de oferta con financiación de los Estados miembros es el concurso convocado por los Gobiernos español y francés de forma conjunta para la implantación de dos autopistas del mar entre España y Francia, en la fachada atlántica. Con una dotación de 60.000.000 de euros —financiados al 50 por 100 por ambos Gobiernos—, fueron seleccionados dos proyectos: la autopista del mar de Gijón-St. Nazaire, que estuvo operando desde septiembre de 2010 hasta septiembre de 2014, y la autopista del mar Vigo-St. Nazaire, que opera desde enero de 2015⁷.

— Apoyo económico a la captación de demanda:

- El mejor ejemplo es el denominado ecobono italiano: un incentivo promovido e implantado por el Gobierno italiano que, entre 2007 y 2010, reintegraba hasta el 30 por 100 del precio pagado por las empresas de transporte por carretera por utilizar las autopistas del mar, en lugar de realizar su viaje por carreteras

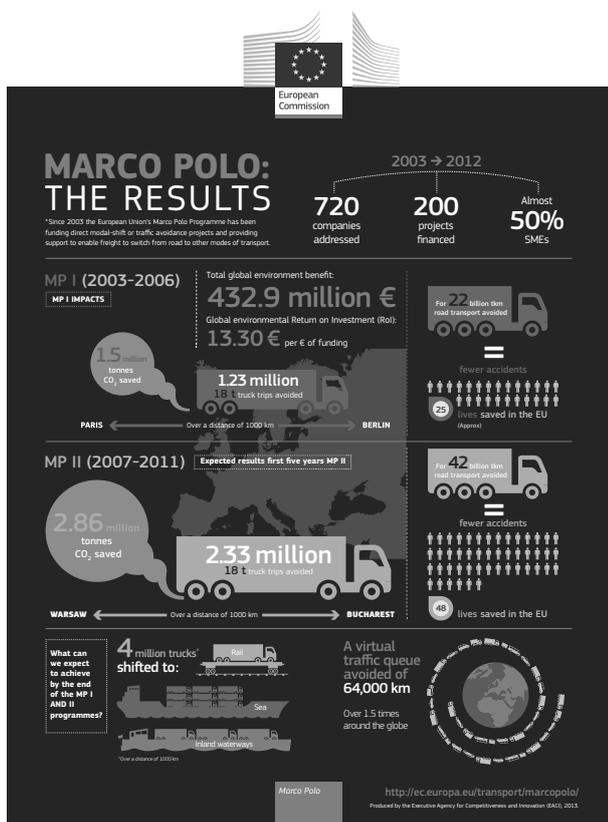
⁵ COMISIÓN EUROPEA (2017). Programa Marco Polo. Acceso a la página web en <https://ec.europa.eu/transport/marcopolo/>

⁶ Concepto introducido por primera vez por la Comisión Europea en el Libro Blanco de Transporte 2001, con un doble objetivo: mejorar la fluidez de las vías terrestres, al «subir» al buque los vehículos de carretera para reducir los kilómetros rodados, y mejorar la accesibilidad de las regiones periféricas y las islas. Muy sintéticamente, una autopista del mar es un servicio de TMCD de alta calidad: i) alto nivel de seguridad y fiabilidad del servicio (comparable al de una autopista terrestre); ii) alta frecuencia, mínimo de tres salidas semanales; iii) tiempo de tránsito ajustado al tiempo equivalente del mismo tramo realizado por carretera; iv) alta capacidad de transporte; y v) excelente conexión con las redes de transporte. Las autopistas del mar están reconocidas como parte de las TEN-T de la Unión Europea.

⁷ Para completar esta información sobre los proyectos de autopistas del mar entre Francia y España ver la web de la Embajada de Francia en *Información estadística de las Autopistas del Mar en Francia*. Consultado en diciembre de 2017 en <https://es.ambafrance.org/Autopista-del-mar-entre-Francia-y>

FIGURA 1

RESULTADOS DEL PROGRAMA MARCO POLO



FUENTE: Comisión Europea, en <http://ec.europa.eu/transport/marcpolo>

y autopistas. Financiado por el Gobierno de Italia, con una dotación global de 200.000.000 de euros, de los que 15.000.000 fueron para beneficiarios operadores de transporte no italianos.

El ecobono resulta una forma innovadora de estimular la comodalidad: se trata de incentivar a las empresas de transporte por carretera (demanda de transporte), en vez de financiar infraestructuras o nuevos servicios (oferta de transporte). Una de sus ventajas es la de evitar la competencia desleal, al ser el receptor de la ayuda el usuario, quien puede escoger

el servicio marítimo que mejor se adapta a sus necesidades.

Problema este, el de la competencia desleal, que empezaba a producirse con una cierta frecuencia en el caso del programa Marco Polo, según se implantaban más servicios, y que ha llevado a la Comisión Europea a no incluir en sus programas apoyo económico para cubrir costes de explotación de servicios marítimos.

— Programa de las redes de transporte transeuropeas (TEN-T):

- El programa de las redes de transporte transeuropeas se desarrolla entre 2007 y 2013 con un presupuesto de 8.013 millones de euros, destinado a cofinanciar proyectos concretos —definidos bien como estudios bien como obras— con el objetivo último de garantizar la cohesión, interconexión e interoperabilidad de la red transeuropea de transportes, así como su accesibilidad. Los proyectos TEN-T incluían todos los modos de transporte (aéreo, ferroviario, carretera, marítimo y vías navegables interiores) además de logística y sistemas de transporte inteligentes, implicando a todos los Estados miembros de la UE, y habiendo definido un total de 30 proyectos generales prioritarios. Para las autopistas del mar (proyecto prioritario número 21) el programa cofinanciaba tanto costes de infraestructura portuaria como costes de operación del servicio⁸.

— Apoyos financieros existentes en la actualidad:

- Actualmente, los apoyos económicos públicos al desarrollo del TMCD se restringen, a nivel europeo, al programa «Conectar Europa» (Connecting Europe Facility, CEF). Este programa tiene una dotación presupuestaria para las redes transeuropeas (RTE) en el período 2014-2020 de 33.242 millones de euros con la siguiente distribución:

⁸ Para mayor Información sobre los proyectos financiados por el Programa TEN-T según modo, véase Innovation and Networks Executive Agency (INEA). Acceso a la página web en noviembre de 2017 en <https://ec.europa.eu/inea/ten-t/ten-t-projects/statistics>

FIGURA 2

INCENTIVOS NACIONALES AL DESARROLLO DEL TMCD

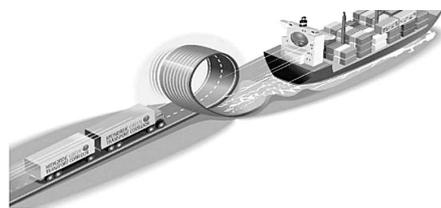
Marebonus

- Tres años. 45.000.000 de euros/año.
- Servicio Ro-Ro o Ro-Pax, en 44 rutas.
- Ayuda al armador, que reintegra un mínimo del 70% a clientes de >150 embarques/año, máxima ayuda 0,10 euros/camión*km ctra. italiana evitada.



Noruega

- Tres años. 9.000.000 de euros.
- Armadores que implanten un nuevo servicio, o mejoren uno existente, con puerto noruego, y con transferencia modal.
- Máximo de tres años. Cuantificar el beneficio ambiental.
- Los costes elegibles incluyen costes de explotación.



FUENTE: Elaboración propia.

- RTE-Energía (5.850),
- RTE-Telecomunicaciones (1.142),
- RTE-Transportes (26.250), que a su vez engloba:
 - a) Estados susceptibles de recibir fondos de cohesión, sin incluir España (11.305);
 - b) Proyectos de interés común en cualquiera de los países (14.945).

Las autopistas del mar se contemplan como una línea específica del programa, con posibilidades de financiar hasta el 30 por 100 de los costes elegibles, aunque estos son principalmente costes de desarrollo o mejora de infraestructuras portuarias, y de infoestructuras, no contemplándose como costes elegibles los costes de operación del servicio.

En cuanto a las ayudas estatales, se pueden citar los ejemplos de Italia y Noruega. En el caso de Noruega, en 2017 ha puesto en marcha un programa de ayudas a la oferta, con similitudes al Marco Polo, y basado en la cuantificación del beneficio medioambiental que genera el proyecto que se apoya financieramente (Figura 2).

En el caso de Italia se trata de reproducir, aunque con ciertas variaciones, el Ecobono, denominándose ahora Marebonus, es decir ayuda a la demanda, aunque incluye también una ayuda al naviero, relacionada con las inversiones que realice para mejorar el impacto medioambiental del servicio.

Por último, mencionar el proyecto que se está desarrollando por las Administraciones competentes de cuatro países: España, Francia, Portugal e Italia, y liderado por España, denominado «Med Atlantic Ecobonus».

Se trata de un proyecto cofinanciado por CEF para analizar la viabilidad de un nuevo incentivo para apoyar la demanda de las AdM. El proyecto pretende diseñar un esquema de incentivo, apoyado en la cuantificación de los beneficios medioambientales que genera el trasvase modal, que pueda servir como marco para que los Estados miembros que lo deseen creen su propio incentivo a la demanda bajo este esquema, optando de esta forma a que sea cofinanciado por fondos europeos.

Impulso y promoción del TMCD: medidas de concienciación y divulgación

Otras medidas tomadas para el desarrollo del TMCD son aquellas dirigidas a dar a conocer las posibilidades y los beneficios del TMCD, concienciando a los operadores de transporte y logísticos sobre la conveniencia de un mayor uso de este modo de transporte. Con esta finalidad, la Comisión Europea en su Libro Blanco del Transporte de 2001⁹ instó a los Estados con línea de costa a crear unos «Centros de Promoción del TMCD». De esta forma se crearon los «Shortsea Promotion Centre - nombre del país», denominación común en inglés utilizada a efectos de proyectar una imagen colectiva común. En España se creó en 2002 la Asociación Española de Promoción del TMCD, con la denominación en inglés de Shortsea Promotion Centre-Spain (SPC-Spain).

La Asociación nació con la intención de facilitar el desarrollo de cadenas multimodales de transporte competitivas con participación relevante del modo marítimo. Sus objetivos y actividades fundamentales son:

- Concienciar a cargadores y muy especialmente a operadores logísticos de las posibilidades del transporte marítimo de corta distancia (Short Sea Shipping, SSS).
- Recoger y proporcionar información sobre servicios disponibles y potenciales de SSS con España.
- Identificar y analizar problemas u obstáculos que pueden afectar a las condiciones de competitividad del SSS.
- Aportar informes y análisis a empresas y Administración.
- Impulsar alianzas estratégicas entre operadores de la cadena de transporte con una perspectiva multimodal del transporte marítimo de corta distancia.

Desde su constitución, la Asociación se ha consolidado con una serie de actividades que han contribuido a la difusión del concepto del transporte marítimo de corta distancia, de las ventajas y oportunidades que ofrece, y a

la necesaria coordinación entre los distintos agentes que forman parte de una misma cadena marítimo-terrestre.

SPC-Spain se conforma como un foro de encuentro de todos los agentes económicos públicos y privados en la búsqueda del citado interés común en torno al transporte marítimo de corta distancia, respetando en todo caso los fines, objetivos y competencias de cada uno de sus miembros.

Actualmente, forman parte de la Asociación 27 entidades, que agrupan a la práctica totalidad de los diferentes agentes que intervienen en una cadena de transporte intermodal marítima; de hecho, la fuerza de la asociación reside precisamente en esa representatividad completa de los distintos eslabones de la cadena intermodal marítima (Figura 3).

La Asociación considera necesario un esfuerzo de formación y difusión sobre lo que el TMCD aporta al sector de la carretera difundiendo las prestaciones que ofrece, cómo acceder a él, las fórmulas para su utilización, ventajas que aporta al transportista, etc. Gracias al programa de ayudas a la formación de la Dirección General de Transporte Terrestre, desde el año 2013 SPC-Spain ha organizado 24 jornadas de divulgación en las plataformas logísticas y centros de transporte de mayor relevancia de la geografía española.

Los distintos centros de promoción existentes en Europa se agrupan desde 2001 en la Red Europea de Transporte Marítimo de Corta Distancia o European Short Sea Network (ESN)¹⁰, con el fin de reforzar la acción de los centros nacionales.

7. El desarrollo del TMCD en España, una historia de éxito

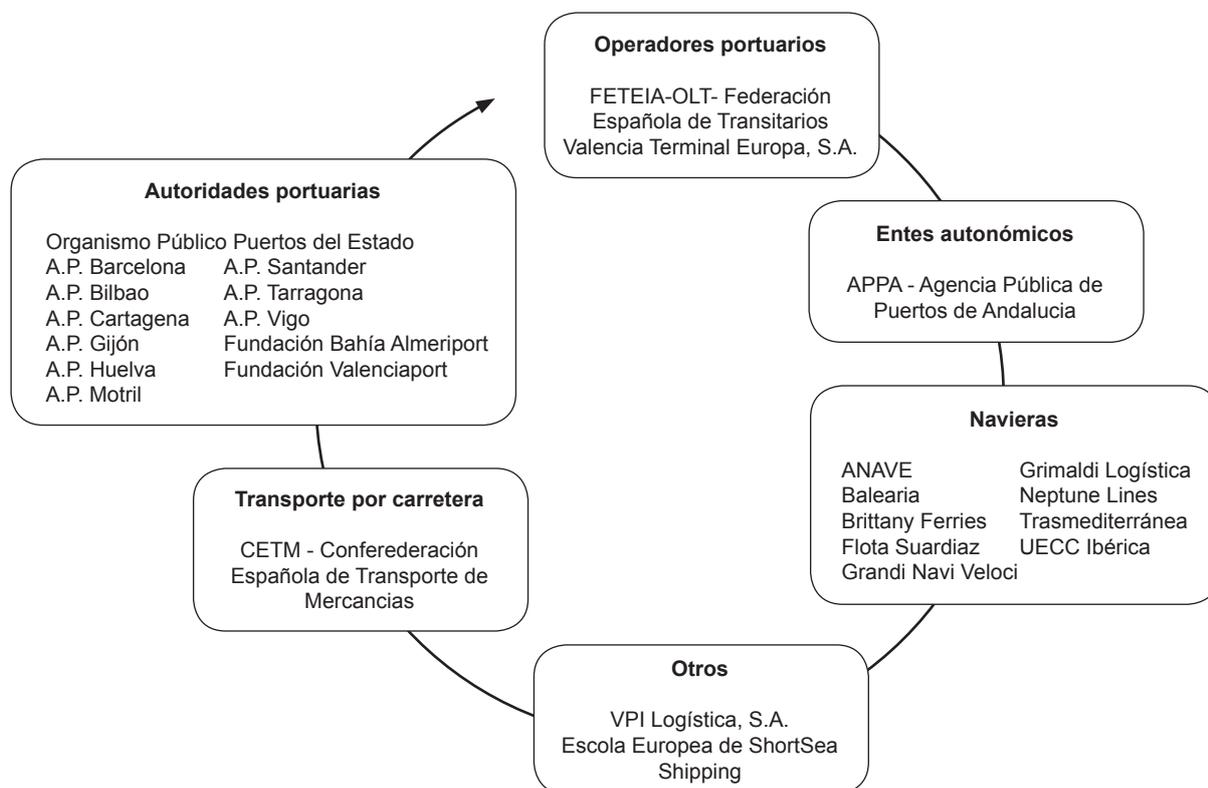
En España el desarrollo del TMCD se puede considerar una historia de éxito gracias, entre otras, a las medidas expuestas así como a otras adicionales, como por

⁹ COMISIÓN EUROPEA (2001). *Libro Blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*. Bruselas. COM (2001) 370 final.

¹⁰ Para ver los miembros de la Red Europea de Centros de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia o European Short Sea Network. Consultado en marzo de 2017 en <http://www.shortsea.es/index.php/quiénes-somos/european-sss-network>

FIGURA 3

MIEMBROS DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PARA LA PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA, SPC-SPAIN



FUENTE: SPC-Spain.

ejemplo la de carácter normativo aplicada a través del Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que contempla en particular los servicios regulares de corta distancia, dando un tratamiento tarifario positivo al TMCD y las AdM. Se aportan a continuación algunos datos que muestran la situación y evolución positiva del TMCD en nuestro país.

En términos globales la demanda, en el período 2010-2016, ha experimentado un aumento significativo, especialmente en el transporte de carga rodada internacional, que es sobre el que se centran los esfuerzos para reducir el tráfico de vehículos pesados en los dos

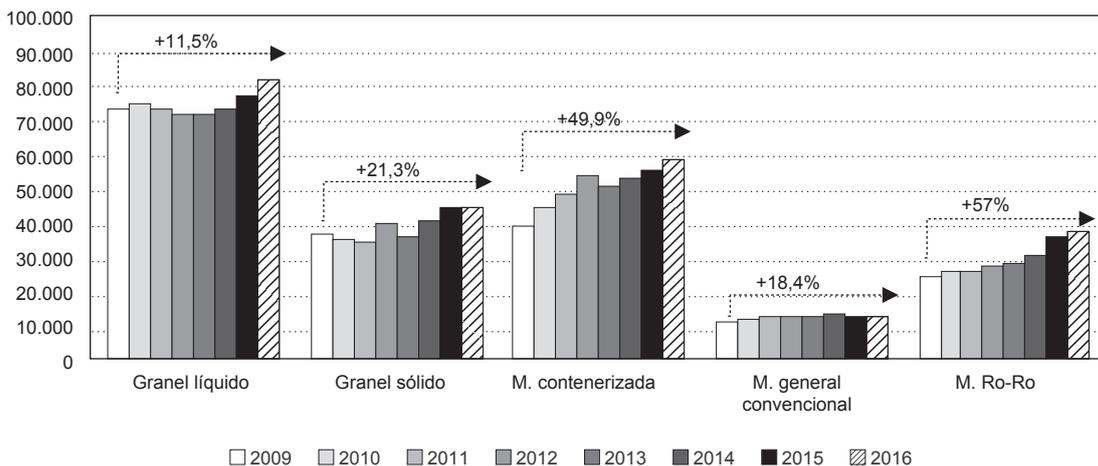
pasos fronterizos de los Pirineos, con una intensidad media diaria en torno a los 10.000 vehículos pesados cada uno (Gráfico 13).

El Gráfico 14 muestra la evolución en el último quinquenio, tanto de la oferta como de la demanda del TMCD Ro-Ro alternativo a la carretera¹¹ en España. También

¹¹ TMCD alternativo a la carretera: Incluye los servicios marítimos y su correspondiente demanda, en los que existe una alternativa de transporte terrestre. Se excluyen por tanto de dicha categoría los tráficos entre España y países o archipiélagos no accesibles por vía terrestre, así como los de vehículos en régimen de mercancía. Observatorio Estadístico del TMCD en España. *El transporte marítimo de corta distancia*. Acceso en marzo de 2018 en <http://www.shortsea.es/index.php/observatorio-estadistico>

GRÁFICO 13

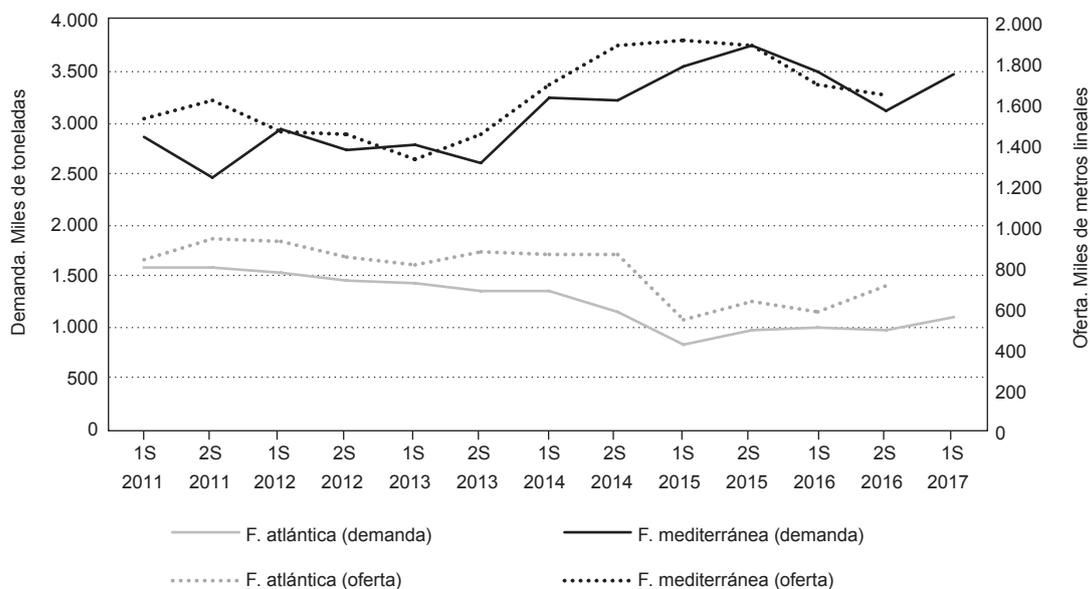
EVOLUCIÓN DE LA DEMANDA EN ESPAÑA DE TMCD, 2009-2016
(En miles de toneladas)



FUENTE: Elaboración propia en base al Observatorio Estadístico del TMCD en España. SPC-Spain.

GRÁFICO 14

EVOLUCIÓN EN ESPAÑA DEL TMCD RO-RO ALTERNATIVO A LA CARRETERA, 2011-2017



FUENTE: Elaboración propia en base al Observatorio Estadístico del TMCD en España. SPC-Spain.

CUADRO 1
AUTOPISTAS DEL MAR OPERANDO EN ESPAÑA

Origen/destino	Naviera	Tipo de barco	<i>Transit time</i>	Salidas/semana
Barcelona-Porto Torres-Civitavecchia	Grimaldi	Ro-Pax	12/20 h	6
Bilbao-Portsmouth	Brittany Ferries	Ro-Pax	22,5 h	3
Valencia-Barcelona-Livorno-Savona	Grimaldi	Ro-Ro	36/51-35/47 h	6
Valencia-Cagliari-Salerno	Grimaldi	Ro-Ro	22/41 h	3
Vigo-Nantes St. Nazaire	Flota Suardiaz	Ro-Ro	35 h	4
Santander-Portsmouth	Brittany Ferries	Ro-Pax	24 h	3

FUENTE: SPC-Spain.

se aprecia cómo la evolución es divergente entre las dos fachadas: atlántica y mediterránea. Mientras la mediterránea experimenta significativos crecimientos, la fachada atlántica presenta una tendencia decreciente, con un ligero repunte al final del período. Es interesante resaltar el acoplamiento oferta-demanda a lo largo del período, lo que refleja la capacidad de la oferta de adecuarse a la evolución de la demanda y, *a sensu contrario*, la respuesta de la demanda a las variaciones de la oferta.

El Cuadro 1 muestra las seis autopistas del mar operando actualmente en España. A estos servicios marítimos hay que añadir otros muchos servicios regulares que por ser de menor frecuencia no se incluyen en la denominación de AdM.

8. Conclusiones

No obstante, no se puede ocultar que el TMCD enfrenta serios desafíos, principalmente los derivados de las normativas de carácter medioambiental, tanto a nivel europeo como a nivel internacional, que conllevan inversiones y sobrecostos de explotación significativos para los navieros.

El transporte marítimo de corta distancia, una de cuyas ventajas competitivas frente a otros modos

de transporte es precisamente su mejor balance medioambiental, se ve especialmente afectado por estas nuevas normas europeas e internacionales que afectan al transporte marítimo —como la reciente entrada en vigor, en septiembre de 2017, del convenio sobre gestión de aguas de lastre; en enero de 2018, del Reglamento europeo sobre seguimiento de las emisiones de CO₂; en 2020, del límite global de 0,5 por 100 de contenido de azufre en los combustibles marinos, entre otras—. Estas nuevas normas imponen a los buques costes de inversión y de explotación significativamente más elevados, dando lugar a una pérdida de competitividad relativa de la cadena intermodal marítima frente a la alternativa unimodal de la carretera, amenazando así los resultados de décadas de políticas europeas de transporte dirigidas a promover un mejor equilibrio modal en el transporte intraeuropeo de mercancías, y haciendo que sea más complejo ese trasvase modal que el Libro Blanco de 2011 tiene como objetivo.

En septiembre de 2016, se celebró por primera vez en España, en la ciudad de Barcelona y organizado por el SPC-Spain, la conferencia anual de la European Shortsea Network, la *European Shortsea Conference 2016*, el acto de mayor relevancia en el ámbito del

TMCD europeo, reuniendo a cerca de 180 representantes de empresas e instituciones directamente relacionadas con el sector del TMCD.

El elevado nivel, tanto de ponentes como de asistentes a dicha conferencia, otorga un gran valor a las conclusiones obtenidas de la misma, que a continuación se relacionan, como referente de las medidas necesarias para que el TMCD desempeñe el papel que la política de transporte europea le otorga en la construcción de un sistema futuro de transporte de mercancías sostenible.

— Para que el TMCD pueda contribuir eficazmente a un sistema europeo de transporte sostenible, sigue siendo importante el apoyo de las instituciones públicas a su desarrollo. Para ello es necesario diseñar tipos de ayudas y de financiación que puedan adaptarse a las singularidades de las distintas áreas geográficas europeas, sin distorsionar la competencia y garantizando la sostenibilidad de los servicios a medio y largo plazo. El ecobono italiano es una adecuada referencia al respecto.

— Si bien el mercado del TMCD en la fachada mediterránea se puede calificar ya de «maduro» en lo que se refiere a los intercambios intraeuropeos, existe un importante potencial aún por desarrollar en las relaciones UE-Norte de África. La simplificación de los trámites aduaneros, mediante la implantación del *e-Manifest* sobre el que la Comisión Europea desarrolla actualmente un proyecto piloto, es muy importante para impulsar estos tráficos.

— Una mayor frecuencia de los servicios marítimos es fundamental para una mayor captación de flujos de carga para el TMCD. La mayor flexibilidad y menores costes portuarios son un requisito para ello.

— La normativa marítima medioambiental, cada vez más exigente, si bien potencia la sostenibilidad del TMCD, pone en riesgo su posición competitiva con el modo carretera. Para cumplir los requisitos impuestos por las nuevas normas, en particular del convenio sobre aguas de lastre, que entra en vigor el 1/09/2017, las navieras deben asumir costosas inversiones y aumentos de sus costes operativos.

— En consecuencia, se propuso analizar la conveniencia de dedicar al TMCD una atención especial en el seno de la OMI, incluso posiblemente con una aplicación diferenciada de algunos convenios, con el fin de evitar efectos contraproducentes de las nuevas normas medioambientales.

— Gracias a la previsible generalización progresiva en el TMCD de combustibles alternativos, como gas natural licuado (GNL) o metanol, así como otras opciones técnicas, como el uso de energías renovables y baterías, será posible seguir reduciendo en el futuro a medio plazo la contaminación y las emisiones de CO₂ procedentes de los buques.

— Una formación específica en intermodalidad, así como la certificación de la misma, que asegure un nivel de conocimientos adecuado y relativamente armonizado, es cada vez más necesaria a lo largo de la vida laboral de los profesionales de la logística.

En el próximo número de
Información Comercial Española. Revista de Economía

EL MERCADO INTERIOR EUROPEO

<i>Maria Luisa Álvarez Suárez y Rodrigo Madrazo García de Lomana</i>	Presentación
<i>Aleksander Rutkowski</i>	The realised and unrealised benefits of the EU single market: current views
<i>Cesar Molinas</i>	De Vespasiano a Macron: una visión de largo plazo de la legitimidad del mercado interior
<i>Antonio Adrián Arnaiz</i>	España en el mercado interior europeo
<i>Rodrigo Madrazo García de Lomana y Marisa Álvarez Suárez</i>	De la consolidación del mercado interior de servicios. Un reto irrenunciable para la economía de la Unión Europea
<i>Natalia Fabra</i>	El mercado interior de la energía
<i>Pedro Mier Albert</i>	El mercado único digital europeo ¿una oportunidad para nuestra industria digital?
<i>Ángel Berges Lobera y Emilio Ontiveros Baeza</i>	De la unión bancaria a la unión de mercado de capitales
<i>Antonio Carrascosa</i>	El funcionamiento del nuevo marco europeo de resolución bancaria
<i>Julián Cubero, Rafael Doménech, Miguel Jimenez y Jorge Sicilia</i>	Los efectos económicos del mercado único

Últimos números publicados:

Efectos económicos y empresariales de los flujos migratorios

Las Migraciones Euromediterráneas. Impacto socioeconómico y políticas

Números en preparación:

El futuro de la Unión Europea

