

# GUÍA TMCD EUSKADI

GUÍA PARA UTILIZAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

TODO LO QUE QUISO SABER Y NO SE ATREVIÓ A PREGUNTAR SOBRE EL SHORT SEA SHIPPING

revisión parcial junio 2014



# GUÍA PARA UTILIZAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

MAYO 2012

REVISIÓN PARCIAL JUNIO 2014

Esta guía pretende ser un libro de divulgación del Transporte Marítimo de Corta Distancia y al mismo tiempo facilitar unas cuantas reglas básicas para manejarse en su contratación.

Como tal, se ha tratado de centrarlo en lo más esencial desde el punto de vista de un posible usuario de transporte intraeuropeo (transportista, cargador, operador logístico ...), intentando dar a conocer las diversas alternativas existentes y, sobre todo, queriendo trasmitir que – aún cuando el mundo marítimo es complejo – es fácil encontrar a buenos profesionales de la logística que harán que las cosas sean sencillas.

<b>1</b>	<b>CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA</b>	
1. 1.	Definición	7
1. 2.	Política europea de transportes	10
1. 3.	El Transporte Marítimo de Corta Distancia vs Autopistas del Mar	22
1. 4.	El papel del TMCD en el comercio intraeuropeo	27
1. 5.	Tipología de mercado y mercancías	29
1. 6.	Historia del TMCD en los puertos vascos	36
1. 7.	Modos que componen el TMCD: la comodalidad.	39
1. 8.	Agentes que intervienen	48
1. 9.	Infraestructuras y medios necesarios en los servicios de una cadena de TMCD	54
<b>2</b>	<b>DAFO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA</b>	
2. 1.	Fortalezas	58
2. 2.	Debilidades	59
2. 3.	Oportunidades	60
2. 4.	Amenazas	61
<b>3</b>	<b>NORMATIVA Y DOCUMENTOS</b>	
3. 1.	Transporte terrestre	64
3. 2.	Transporte Marítimo de Corta Distancia	68
3. 3.	Documentos empleados	70
3. 4.	Normativa y documentos: cuadros comparativos	76
<b>4</b>	<b>CARRETERA, FERROCARRIL Y TMCD ¿POSIBLES ALIADOS?</b>	
4. 1.	Estructura de costes en el transporte internacional (carretera/ferrocarril)	80
4. 2.	Estructura de costes en TMCD	86
4. 3.	Estructura de tiempos en el transporte internacional por carretera	89
4. 4.	Estructura de tiempos en TMCD	90
4. 5.	Comparativa en tiempo y costes.	91
4. 6.	Rutas óptimas teóricas	98
<b>5</b>	<b>AYUDAS PÚBLICAS</b>	
5. 1.	Ámbito europeo	102
5. 2.	Ámbito nacional	110
5. 3.	Ámbito regional	112
5. 4.	Ámbito local	113
<b>6</b>	<b>EL TMCD: UNA REALIDAD. INSTRUCCIONES DE USO</b>	
6. 1.	Servicios TMCD en los puertos vascos	114
6. 2.	Cómo contratar un servicio de TMCD	115
6. 3.	Experiencias de éxito	128
6. 4.	Oferta de Servicios Marítimos y logísticos	134
6. 5.	Directorio de empresas	142
	ANEXOS: Glosario, índices de figuras y bibliografía.	151





# 1. CARACTERÍSTICAS DEL TMCD

## CARACTERÍSTICAS DEL SHORT SEA SHIPPING

## 1.1 DEFINICIÓN

Para que esta guía tuviera su lógica, deberíamos comenzar por ver por qué está tan de moda (o pasado de moda) hablar de Short Sea Shipping o Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) sumergiéndonos de lleno en la política Europea de Transportes. Sin embargo es más recomendable que definamos cuanto antes cuál va a ser el concepto sobre el que trata este trabajo: ¿la navegación de corta distancia?

La navegación de corta distancia existe desde tiempos inmemoriales, y no sólo permite transportar mercancías, sino que también representa una auténtica solución logística competitiva en colaboración con otros modos de transporte terrestre.

Para Europa, el transporte marítimo ha sido un catalizador del desarrollo económico y de la prosperidad a lo largo de su historia, haciendo posible el comercio y las relaciones entre todos los países Europeos. Asegura el suministro de energía, alimentos y productos y es la principal vía para las importaciones y exportaciones al resto del mundo. Prácticamente **el 72% del comercio exterior de la UE27 se realiza por vía marítima**.

El desarrollo de Europa como mercado ha posibilitado la libre circulación de ciudadanos y mercancías, donde el transporte por carretera ha aprovechado todas las ventajas competitivas que dicho mercado le ha ofrecido, demostrando que es tan eficaz como el cliente demanda. Esto ha propiciado que **el 46% del transporte interior europeo - en términos de tonelada/km - se realice por carretera** frente al 37% por vía marítima pero que al mismo tiempo que pueda llegar a morir de éxito.

Los principales desafíos a los que se enfrenta el transporte europeo, según el recientemente publicado Libro Blanco del Transporte "Hoja de Ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible" son: la dependencia del petróleo y la escasez que se prevé de esta fuente de energía para las próximas décadas, los problemas de congestión que

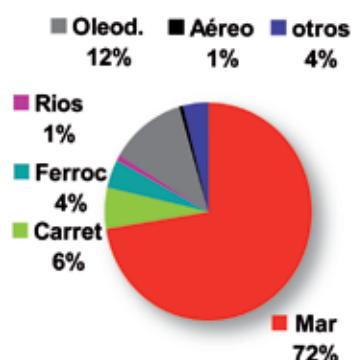
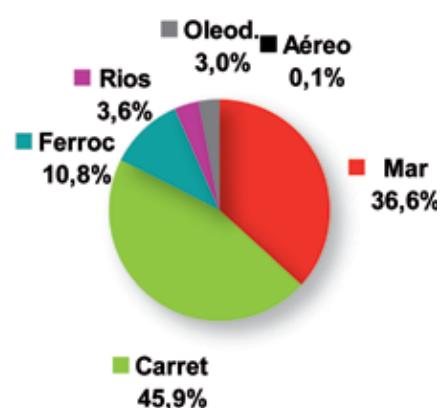


Figura 1a.- Comercio Exterior de la UE27 (en toneladas)

Fuente: EU energy and transport in figures - statistical pocketbook 2010

Figura 1b.- Comercio Interior de la UE27 (en toneladas-Kilómetro)



cuestan a Europa del orden del 1% del PIB cada año, las emisiones de gases de efecto invernadero y las previsiones de crecimiento en la movilidad. Se prevé que, respecto a 2005, la actividad del transporte de mercancías se incremente para el año 2030 en torno a un 40% y algo más del 80% para el año 2050. A estos desafíos se suman: el diferente nivel de infraestructuras entre las regiones orientales y occidentales de la UE y la competencia de la UE - en términos de competitividad económica - con el resto de países del mundo.

Si bien estas son las previsiones a marzo de 2011, se puede decir que no difieren en gran medida de las ya realizadas en la década de los noventa del siglo XX y de ahí que la Comisión Europea haya venido desarrollando una activa política de promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD). Su capacidad de carga, consumo y emisiones, hacen que este modo de transporte sea considerado un medio altamente eficiente en términos de impacto medioambiental y eficiencia energética, proporcionándole un importante potencial para impulsar soluciones logísticas orientadas a salvar algunos de los retos comentados.

Pero, ¿qué se entiende por Transporte Marítimo de Corta Distancia?

Desde el punto de vista oficial, la Unión Europea empieza a citarlo como tal, en la **Comunicación COM (92) 494 final, de 2 de Diciembre del 1992**, donde se sientan las bases para la elaboración del futuro Libro Blanco del transporte. El concepto planteado como TMCD o Short Sea Shipping se basa en el transporte marítimo que no implique una travesía oceánica e incluye el transporte marítimo a lo largo de la costa y entre las principales costas e islas de la Unión Europea, aclarando que abarca el transporte nacional, el transfronterizo y el fluvial acometido por buques costeros entre puertos del hinterland.

Posteriormente, en la revisión de 1999 (COM(99) 317 final) del documento anterior, se propone una definición oficial un poco más concreta entendiéndose como tal “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”.

**La resolución del Parlamento Europeo** (P6-TA (2005) 0086) lo define como el transporte de pasajeros y mercancías por mar o vías fluviales que forma parte de la cadena logística de transporte en Europa, considerando que el TMCD forma parte, íntegramente, de la cadena logística de transporte entre abastecedores y usuarios y es un medio de transporte marítimo y fluvial de la Europa geográfica, bien a escala intercomunitaria, bien entre la Unión Europea y terceros países, como los países mediterráneos o del mar Negro.

La **European Shortsea Network** lo define como transporte intermodal (es decir como combinación de transporte marítimo y terrestre) de carga, intraeuropeo y puerta a puerta, generalmente en contenedores o remolques, que en su mayor parte se hace por mar.

Durante la reunión informal de ministros de transporte de la Unión Europea, celebrada en Gijón en el mes de **junio de 2002**, se estableció la definición de transporte marítimo de mercancías y pasajeros que está integrado en una cadena intermodal de transporte, y cuyos puertos de origen y destino se hallan en Europa o un país del entorno próximo.

Por último, en la **Ley de Puertos española** en vigor se define como "aquel servicio marítimo para tráfico de mercancías o pasajeros que se realiza mediante buques cuya ruta marítima discurre exclusivamente en Europa 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, incluyendo sus islas o territorios de soberanía no continentales. Este concepto se extiende también al transporte marítimo entre los Estados miembros de la Unión Europea y Noruega e Islandia y otros Estados del Mar Báltico, el Mar Negro y el Mar Mediterráneo". En estos términos lo define también la **Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia** incluyendo, sin embargo, en él los servicios feeder.

Pero quedémonos simplemente con la definición a efectos de esta guía:

**Transporte Marítimo de Corta Distancia son todos aquellos servicios marítimos que, complementados con otros modos de transporte terrestre, ofrecen soluciones logísticas intermodales a las necesidades de los distintos tipos de clientes - y sus mercancías - en el comercio intraeuropeo.**

**// TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA SON TODOS AQUELLOS SERVICIOS MARÍTIMOS QUE, COMPLEMENTADOS CON OTROS MODOS DE TRANSPORTE TERRESTRE, OFRECEN SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTERMODALES A LAS NECESIDADES DE LOS DISTINTOS TIPOS DE CLIENTES - Y SUS MERCANCÍAS - EN EL COMERCIO INTRAEUROPEO //**

**// EL TÉRMINO INGLÉS QUE LO DEFINE ES EL DE SHORT SEA SHIPPING O SSS //**



## 1.2

# POLÍTICA EUROPEA DE TRANSPORTES

Ahora sí, iniciamos de nuevo el viaje situando el contexto en el que el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) se mueve, pero ¿es Vd. de los que les gusta ir al grano? Entonces le recomendamos iniciar el recorrido de esta guía por el capítulo 6.

Vamos, ¡anímese que es donde encontrará la parte práctica de este trabajo! En él se describen los servicios, el cómo, para qué... y los profesionales que les podrán ayudar.

... /...

Pero como esta publicación también quiere cumplir con una labor de divulgación iniciamos aquí esa faceta.

La Política Común de Transporte Europea tiene como finalidad general el logro de una movilidad segura y sostenible que permita el diseño de redes de transporte puerta a puerta sobre la base de integración y la cohesión del mercado interior de la Unión Europea.

En materia de transporte marítimo, el esfuerzo liberalizador iniciado en los años 80 generó una corriente de interés hacia las posibilidades de este modo de transporte. Así, tras la integración en la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (European Shipowners' Association - ECSA), a finales de los años 80, de un grupo de empresarios marítimos, fundamentalmente de Holanda y la República Federal Alemana, cuyo ámbito de negocio se centraba en los servicios marítimos de corta distancia, la ECSA comenzó a prestar una atención especial a dichos transportes creando en su seno el denominado "Grupo de trabajo para el tráfico de corta distancia".

La creciente dinamización del sector del transporte exigía al transporte marítimo un esfuerzo de adaptación a los procesos de redistribución espacial de centros de producción y consumo y, como consecuencia de ello, de los flujos logísticos

y de transporte. El reto era lograr un óptimo control y planificación de las cadenas logísticas de aprovisionamiento y distribución por parte de los agentes que intervienen en los diversos modos de transporte, con una preponderancia muy clara del transporte terrestre.

## 1992

El año 1992 fue clave en el desarrollo de iniciativas europeas relacionadas con el transporte marítimo. Entre ellas destacan las siguientes:

- Liberalización del cabotaje marítimo (Reglamento 3577/92)
- Creación de un Código Aduanero Comunitario (Reglamento 2913/92)
- Desarrollo de las Redes Transeuropeas de Transporte (TEN-T)

En ese mismo año 1992, la Comisión Europea lanzó la Comunicación "Nuevos retos para las industrias marítimas" (COM(91)335), que llevó a la creación del Foro de las Industrias Marítimas (Maritime Industries Forum - MIF), en el que se integran, en el ámbito europeo, navieros, puertos, astilleros, pesca, etc., así como a la Comisión Europea y a representantes de los gobiernos de los Estados miembros. En octubre de ese año, el MIF presentó sus recomendaciones al sector. La primera de dichas recomendaciones fue precisamente:

"Promover el transporte marítimo de corta distancia y multimodal, teniendo como reto resolver:

1. Los problemas que dificultan el uso del transporte marítimo como alternativa al terrestre
2. Los problemas relativos al desarrollo de servicios marítimos rápidos"

## 1995

La Comisión Europea, a través de la Dirección General responsable de Transportes, continuó mostrando su compromiso apoyando la promoción del **Transporte Marítimo de Corta Distancia**. Así, en junio de 1995, la Comisión Europea abordó este tema en un primer informe monográfico a través de una comunicación bajo el título "El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa. Perspectivas y desafíos" (COM(95)317). En este informe se subrayaba la necesidad de mejorar la eficiencia portuaria como medida clave para el desarrollo del TMCD y se destacaba el potencial del TMCD para lograr una movilidad sostenible.

“EN EL AÑO 1986 ESPAÑA SE INCORPORA A LA UNIÓN EUROPEA. EL CLIENTE DECIDE. PRIMA LA RÁPIDEZ, FLEXIBILIDAD Y LA GRAN OFERTA DE TRANSPORTE (MAYORITARIAMENTE EN MANOS DE MINÚSCULAS COMPAÑIAS) APROVECHA TODAS LAS VENTAJAS COMPARATIVAS QUE EL MERCADO COMÚN OFRECE.

EL CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE ESPAÑA CON EL RESTO DE PAÍSES EUROPEOS PARECE IMPARABLE.

¿ES A LARGO PLAZO SOSTENIBLE? //

Señalaba asimismo la Comisión que "la iniciativa de los servicios TMCD debe partir en cada caso puntual de los propios agentes del sector, que coordinan una gestión logística común e integrada con beneficios para todas las partes; no obstante, este desarrollo puede exigir en algunos casos el apoyo institucional de cada Estado o de la propia Unión Europea".

En este sentido, por parte de la Comisión Europea y de las Administraciones de los estados miembros se han venido formulado diversas iniciativas que se dirigen a apoyar y alentar el desarrollo de esta modalidad de transporte y, al mismo tiempo, que permitan eliminar los obstáculos existentes.

Paralelamente a la formulación de medidas concretas, la Comisión Europea preparó dos comunicaciones directamente relacionadas con problemas de desarrollo del TMCD:

- Libro Verde: hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte. Opciones para la internalización de los costes externos del transporte marítimo en la Unión Europea. (COM(95)691)
- Libro Blanco: tarifas justas por el uso de infraestructuras. Estrategia gradual para un marco común de las infraestructuras en la Unión Europea. (COM(98)466)

Por su parte, en materia portuaria, la Comisión Europea editó en octubre de 1997 el "Libro Verde de los Puertos e Infraestructuras Marítimas" (COM(97)678) en el que se dedica un apartado específico al TMCD que resulta de vital importancia como modo alternativo a los modos de transporte terrestre.

**1999**

El segundo documento monográfico acerca del TMCD aparece en 1999 (COM(99)317). En él se delimita el ámbito geográfico de este tipo de transporte y se diagnostica la situación actual, resaltando las ventajas competitivas y poniendo de relieve los principales obstáculos para su desarrollo. El documento orienta el TMCD hacia la integración en las cadenas de transporte intermodal. Se considera esencial que este tipo de transporte ofrezca soluciones globales de servicios puerta a puerta, con un alto nivel de calidad, regularidad y frecuencia en un entorno logístico personalizado y unos costes atractivos.

En este contexto de medidas concretas, la Comisión propuso que los Estados miembros designaran un enlace nacional (Focal Point)\* en materia de Transporte marítimo de Corta Distancia. La labor principal de estos enlaces era y es proporcionar a todos los agentes interesados la información y normativa necesaria que aquellos pidieran. De este modo, la Comisión, en reuniones con los mencionados enlaces, coordina y armoniza las medidas de promoción y desarrollo del TMCD.

En España el Enlace Nacional tiene su sede en la Dirección General de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento).

Igualmente, la Comisión recomendó el establecimiento, en cada Estado miembro de la UE, de una “Oficina de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia” (en inglés, “Short Sea Shipping Promotion Bureau”). En España, y a iniciativa de Puertos del Estado y de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, esta oficina está constituida bajo el nombre Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia.

## 2001

Un auténtico avance, para el olvidado sector portuario, tuvo lugar en 2001 cuando el Parlamento Europeo aprobó (Decisión Nº 1346/2001/EC) la incorporación de los puertos marítimos y fluviales en la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T). Los puertos marítimos incluidos en la TEN-T se dividen a partir de entonces en tres categorías: A (puertos marítimos con una importancia internacional), B (puertos marítimos con una importancia comunitaria) y C (puertos de acceso regional).

El refuerzo del TMCD queda definitivamente respaldado con el Libro Blanco “La política del transporte europeo de cara a 2010: la hora de la verdad” (COM(2001)370). Las necesidades de reequilibrio del transporte pasan por la implantación de una competencia regulada y por la vinculación de los distintos modos de transporte. Para lograr este último objetivo, el documento destaca que es preciso garantizar la conexión entre el mar, las vías navegables y el ferrocarril.

---

\* Del año 1997 a 2006 Uniport realizó de facto las labores de Focal Point organizando periódicamente la reunión de la Mesa Nacional de Short Sea Shipping que con la colaboración de representantes de los distintos sectores implicados en el TMCD permitía informar a la Comisión Europea de los avances en España en esta materia

El Libro Blanco propone impulsar la reactivación del transporte marítimo mediante la creación de las “autopistas del mar”, a modo de verdadera red transeuropea marítima, que contará con el soporte especial del programa “Marco Polo” de apoyo al lanzamiento de iniciativas intermodales.

## 2002

En junio de 2002 los ministros de transportes de la Unión Europea celebraron una reunión informal en Gijón (España) dedicada exclusivamente al transporte marítimo de corta distancia. Después de esta reunión, la Comisión elaboró un Programa de fomento del TMCD. Este programa establece 14 medidas con el objetivo de mejorar el transporte marítimo de corta distancia y eliminar los obstáculos que impiden su desarrollo.

En ese mismo año, la Comisión presentó una Guía de los regímenes aduaneros aplicables al transporte marítimo de corta distancia (SEC(2002) 632).

Esta Guía tiene dos objetivos:

- En primer lugar, esboza la normativa aduanera de la UE aplicable al transporte marítimo de corta distancia, así como las posibilidades de acogerse a los regímenes aduaneros simplificados.
- En segundo lugar, proporciona una base concisa para determinar las necesidades concretas de modificación o simplificación adicional.

Las consultas europeas sobre la Guía acabaron en abril de 2003 y el análisis preliminar de las contribuciones indica que los problemas concretos causados por la normativa aduanera general de la UE son menos de lo que se creía en un principio.

Las observaciones se centran principalmente en los servicios marítimos regulares autorizados que transportan mercancías comunitarias entre dos Estados miembros con un mínimo de trámites tras recibir autorización de los servicios aduaneros. De hecho, en el caso de las mercancías comunitarias, este servicio equivale a un puente de carretera entre dos puntos o más del territorio aduanero comunitario en cuyos extremos no se practique control de aduanas alguno.

## 2003

La Comisión presentó en julio de 2003 una Comunicación (COM(2003) 452 Final), titulada "Un entorno simplificado y sin soporte de papel para el comercio y las aduanas". Esta Comunicación propone que se coordinen las diferentes autoridades que suben a bordo de los buques. Se podría así llegar, en última instancia, a las ventanillas administrativas únicas para que los operadores puedan dirigirse a un único organismo administrativo.

La Comunicación propone también que se adapte el código aduanero para que las declaraciones y mensajes electrónicos se conviertan en la norma y las declaraciones en papel en la excepción.

En octubre de 2003, la Comisión propuso una revisión de las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la TEN-T que incluía 29 proyectos prioritarios que deberían llevarse a cabo antes de 2020, siendo uno de ellos el que trataba del desarrollo de las Autopistas del Mar.

En 2004 la Comisión publicó la Comunicación Sobre el Transporte Marítimo de Corta Distancia (COM(2004)453) que destacaba los avances conseguidos desde 1999, relacionándolos con el programa de fomento del TMCD llevado a cabo hasta la fecha.



## 2006

En 2006, la Comunicación (COM(2006(336) sobre la logística del transporte de mercancías en Europa resaltaba la importancia de este sector al tiempo que señalaba los riesgos de un crecimiento del transporte basado en la carretera para la sostenibilidad y competitividad de la economía europea en su conjunto. Las Autopistas del Mar se configuran como una de las medidas clave propuestas en el Plan de Acción de la Logística del Transporte de Mercancías. En su documento de trabajo de 2007 (SEC(2007)1367), la Comisión plantea dos objetivos:

- Conocer el estado de preparación de las Autopistas del Mar que son parte de las TEN-T y del Programa Marco Polo
- Lanzar una consulta sobre posibles iniciativas para ampliar el concepto de autopistas del mar dentro de un desarrollo más amplio de un TMCD de alta calidad, como una alternativa real al transporte por carretera. Así servicios TMCD que hoy día cumplen las características establecidas para las Autopistas del Mar deberían ser reconocidos como tales Autopistas del mar.

Al mismo tiempo, la Comisión lanzó una reflexión estratégica para evaluar alternativas en el modelo del transporte marítimo europeo para el horizonte 2008-2018, bajo dos premisas fundamentales:

- Para 2018, los servicios de transporte marítimo disponibles para la industria europea deberán ser como mínimo tan eficientes, fiables y sostenibles como los actuales. Esto también significa que deberá existir capacidad suficiente de transporte y que la capacidad de los puertos y sus conexiones con su hinterland deberán anticiparse a la demanda.
- Para 2018, la industria marítima europea deberá ser como mínimo tan competitiva y tener una posición similar o mejor respecto a la actual, en los mercados europeos e internacionales.

La Comisión considera fundamental invertir en los puertos. En este contexto, alcanzar los objetivos propuestos en la Comunicación sobre política comunitaria marítima al año 2018 (2007) es un requisito fundamental para asegurar el crecimiento sostenido del conjunto del sistema de transporte marítimo europeo.

Según la Comisión existe una clara y real necesidad de incrementar la capacidad actual de los puertos y las conexiones con sus zonas de influencia y los proyectos de la TEN-T pueden ayudar en ambos casos, pero sigue siendo vital atraer inversiones a las áreas portuarias.

La actual situación de crisis económica ha dado un pequeño giro a las percepciones de la Comisión y ha aflorado, entre las empresas del sector marítimo-portuario, la idea de que no se trata tanto de ampliar y/o construir nuevos puertos sino rentabilizar con eficacia y eficiencia la capacidad portuaria existente.

En definitiva, se trata de conseguir una mayor competitividad que minimice los costes.

#### Comercio Exterior Español por modo de transporte - UE 27 (sin avituallamiento)

Fuente: Agencia Tributaria. Datacomex

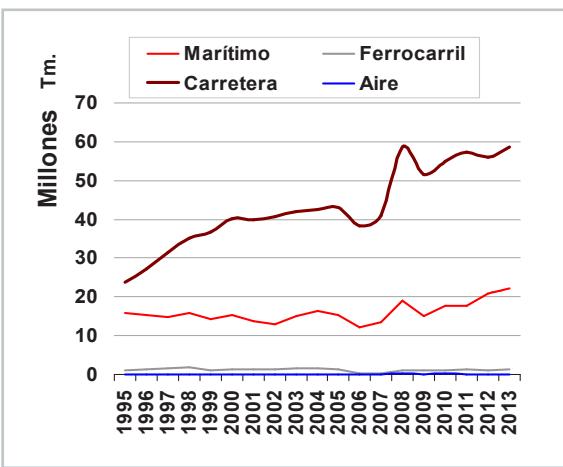


Figura 2.- Importaciones

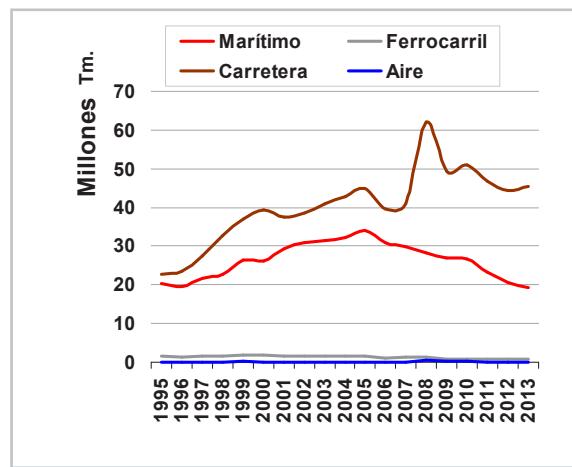


Figura 3.- Exportaciones

## 2011

### Revisión del Libro Blanco

La estrategia contemplada en la hoja de ruta (COM (2011) 144 final) Transporte 2050 "Hacia un espacio único de transporte" persigue introducir cambios estructurales profundos para transformar el sector de los transportes. Se llevarán a cabo entre los años 2011- 2014 y sus medidas principales son las siguientes:

- Una amplia reforma de la normativa sobre el ferrocarril (paquete ferroviario 2012/2013). Un elemento central del plan de trabajo Transporte 2050 es la necesidad de transformar el sector ferroviario para que sea más atractivo y consiga aumentar de forma muy considerable su cuota de mercado en el transporte de media distancia (>300 km) de mercancías y pasajeros para 2050.
- Propuesta de una red básica de infraestructura estratégica para la creación de un verdadero espacio único europeo de transporte, para la que se proporcionará financiación mediante un marco, también único, con objeto de utilizar los fondos de manera coherente.
- Creación de un sistema de transporte multimodal completamente funcional eliminando cuellos de botella y barreras mediante:
  - Paquete aeroportuario: eficiencia y capacidad (2011)
  - Comunicación sobre el transporte por vías navegables (2011),
  - Iniciativa sobre el programa marítimo electrónico (2011), para un transporte marítimo inteligente y sin papeleo, al efecto de crear una verdadera zona de «cinturón azul» de transporte marítimo sin barreras.
  - La Comisión también se esforzará por eliminar los obstáculos al cabotaje por carretera (2012-2013).



- Creación de un entorno financiero equitativo: nuevo planteamiento sobre la tarificación de las infraestructuras del transporte. Las tasas para el transporte, apunta la Comisión, deben reestructurarse hacia una aplicación más amplia de los principios de que quien contamina, paga, y de que el usuario paga. En este sentido:

- En octubre de 2011, se publica la Directiva 2011/76 por la que se modifica la Directiva 1999/62 relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, más conocida como "Euroviñeta". En el marco de esta directiva, los Estados miembros **podrán** mantener o introducir peajes y/o tasas de usuarios en la red transeuropea de carreteras o en determinados tramos de dicha red, en cuyo caso deberán sujetarse a lo establecido por esta regulación.

Los peajes están integrados por una tasa por infraestructura y/o una tasa por costes externos

- **tasa por infraestructura:** percibida con objeto de recuperar los costes de construcción, mantenimiento, funcionamiento y desarrollo relacionados con infraestructuras, soportados en un Estado miembro;
- **tasa por costes externos:** percibida con objeto de recuperar los costes soportados en un Estado miembro como consecuencia de la contaminación atmosférica o la contaminación acústica provocadas por el tráfico

Esta directiva, que persigue fomentar un gravamen diferenciado basado en los costes externos como medio de avanzar hacia un transporte sostenible, deja a la discreción de los estados miembros la opción de decidir, en función de las características nacionales de la red, si se aplican tasas por costes externos y en qué carreteras.

Por otro lado, la Directiva 2011/76 señala que se adoptarán, entre otras, las medidas siguientes - consideradas como fundamentales - para los próximos años:

- Publicación de directrices para la aplicación de tasas por el uso de la infraestructura para los vehículos de turismo (2012).

“EL TRANSPORTE HA DEMOSTRADO QUE ES MUY EFICAZ. A PARTIR DE AHORA SE LE VA A EXIGIR QUE SEA MUY EFICIENTE”

En una segunda etapa, se presentará una propuesta que establezca la normativa para la internalización de los costes aplicable a todos los vehículos de carretera (excepto los cubiertos por la euroviñeta). Así “los Estados miembros serán libres de aplicar esas tarifas, pero los que decidan seguir adelante lo podrán hacer dentro de un marco común de la UE”.

- Avance en la internalización de los costes externos en otros modos de transporte.
- Garantía de una financiación estable para el transporte, utilizando las propias tasas cobradas.
- Autorización gradual de sistemas de peaje electrónico europeos. Objetivo que para 2014 tanto camiones como resto de vehículos puedan pagar las tasas a través de un único sistema en toda Europa.

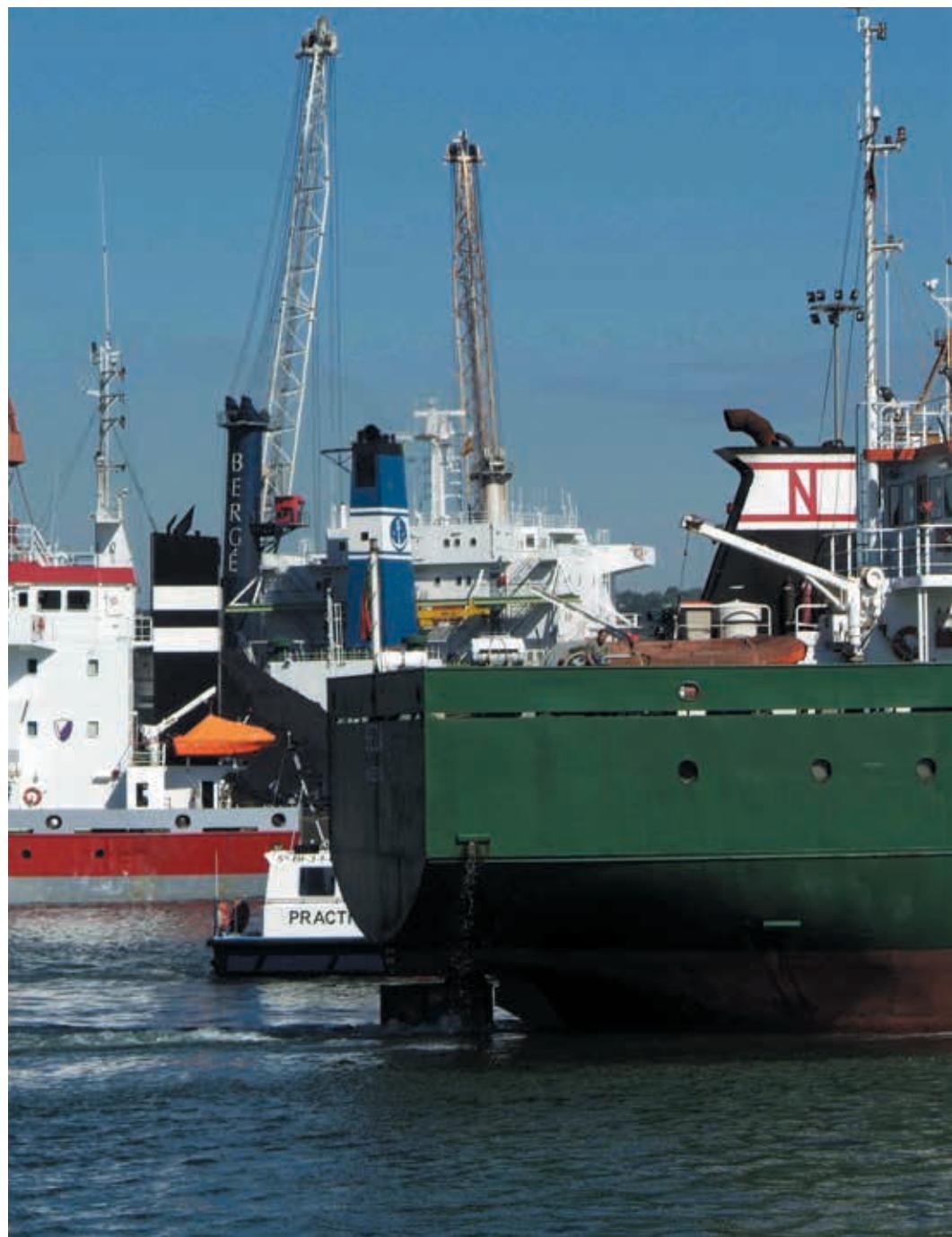
Igualmente la revisión del Libro Blanco propone un nuevo:

- Plan estratégico sobre tecnología del transporte de la UE (2011).
  - Se dará prioridad a la producción de vehículos limpios, seguros y silenciosos para todos los modos de transporte, desde **vehículos de carretera hasta buques**, barcazas, material rodante y aeronaves.
  - Un aspecto fundamental de la estrategia Transporte 2050 es avanzar hacia el objetivo de eliminar gradualmente los vehículos que usan combustibles convencionales en las ciudades para 2050
  - En el caso de los modos de transporte de larga distancia, en los que seguirán dominando el transporte aéreo y el **marítimo**, se hará hincapié en aumentar la competitividad y en reducir las emisiones con mejoras de la gestión del tráfico para conseguir una mejora global de la eficiencia y unas emisiones más bajas en todos los modos, lo que supone el despliegue de sistemas avanzados de gestión del transporte.
- Otras medidas fundamentales en el sector del transporte (aéreo y marítimo) serán las siguientes:
  1. Introducción de motores más limpios, diseño y adopción de combustibles sostenibles, cooperación con los socios internacionales y con organizaciones internacionales como la OMI (Organización Marítima Internacional) para fomentar la competitividad europea y los objetivos en materia de clima a escala mundial.

2. En el transporte marítimo, concretamente, el objetivo de reducir las emisiones procedentes de los combustibles para uso marítimo en un 40 % como mínimo se puede alcanzar gracias a medidas operativas y medidas técnicas, entre las que se cuentan un nuevo diseño de los buques y combustibles bajos en carbono. Teniendo en cuenta el carácter mundial del transporte marítimo, esas medidas deben elaborarse en el contexto internacional de la OMI para que sean eficaces.

3. Un gran impulso de la programación multimodal de los viajes y billetes integrados dirigido principalmente al transporte de pasajeros.

Resumiendo, el transporte es muy eficaz pero a partir de ahora deberá ser muy eficiente.



## 1.3

# TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA VS AUTOPISTAS DEL MAR

El concepto de Autopistas del mar, fue introducido por la Unión Europea en el Libro Blanco del año 2001 con el objetivo de reactivar el transporte marítimo de corta distancia, refiriéndolo básicamente a aquellas conexiones marítimas que permitieran reducir los principales cuellos de botella actuales (Alpes, Pirineos y Benelux) y futuros (frontera entre Alemania y Polonia) en las redes transeuropeas de transporte, proporcionando rutas más cortas y económicas para la mayoría de las regiones periféricas.

La propia Comisión Europea reconocía que probablemente estos enlaces no se desarrollarían espontáneamente, por lo que sería necesario otorgarles un distintivo reconocible, en particular mediante la concesión de fondos europeos para fomentar su despegue y garantizarles una dimensión comercial adecuada.

En octubre de 2003, la Comisión propuso una revisión de las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la RTE-T (Red Transeuropea de Transporte) que incluía, como “**infraestructura de transporte**”, **las autopistas del mar (AdM)**. El Parlamento Europeo aprobó la posición común del Consejo sobre la propuesta de la Comisión en abril de 2004. **La adopción del nuevo artículo 12bis introduce una primera definición sobre las autopistas del mar:**

“La red transeuropea de autopistas del mar tendrá por objeto concentrar flujos de mercancías en itinerarios logísticos de base marítima, con objeto de mejorar las actuales conexiones marítimas o establecer nuevas conexiones viables, regulares y frecuentes para el transporte de mercancías entre Estados miembros, a fin de reducir la congestión vial o mejorar el acceso a las regiones y los Estados insulares y periféricos. Las AdM no deben excluir el transporte combinado de personas y mercancías, a condición de que predomine el transporte de carga.

Figura 4.- Mapa representativo de las Autopistas del Mar según la Comisión Europea



La red transeuropea de autopistas del mar "se compondrá de equipos e infraestructuras que afectarán al menos a dos puertos situados en dos Estados miembros diferentes. Tales equipos e infraestructuras incluirán elementos, en al menos un Estado miembro, como equipos portuarios, sistemas electrónicos de gestión logística, procedimientos de protección y seguridad y procedimientos administrativos y aduaneros, así como infraestructuras terrestres y marítimas de acceso directo a los puertos, incluida la navegabilidad a lo largo de todo el año."

Entre los 29 proyectos prioritarios que incluía esta revisión de las TEN-T, se encuentra el proyecto prioritario nº 21 relativo al desarrollo de las autopistas del mar, recogiendo, en concreto, cuatro corredores:

- Autopista del Mar Báltico (que enlaza los Estados miembros del Mar Báltico con los de Europa Central y Occidental, incluida la ruta a través del canal del Mar del Norte/Mar Báltico o canal de Kiel)
- **Autopista marítima de Europa Occidental** (que enlaza Portugal y España, a través del arco atlántico, con el Mar del Norte y el Mar de Irlanda)
- Autopista marítima de Europa Suroriental (que enlaza el Mar Adriático con el Mar Jónico y con el Mediterráneo Oriental para incluir a Chipre)
- Autopista marítima de Europa Suroccidental (Mediterráneo Occidental), que enlaza España, Francia, Italia, incluida Malta, y que empalma con la autopista marítima de Europa Sudoriental

Según el informe Van Miert, expuesto en junio de 2003, la función de una verdadera autopista del mar consiste en reemplazar a las autopistas terrestres, ya sea para evitar la saturación actual de los corredores terrestres o bien para acceder a países separados del resto de la Unión Europea por mar.

El mismo informe afirma que es de capital importancia para Europa que las conexiones potencialmente más prometedoras gocen de ayuda pública en su fase de lanzamiento, como subraya el Libro Blanco sobre la política de Transportes, es decir, otorgarles un distintivo reconocible y fomentar su despegue.

Por otra parte, la Carta de Nápoles de julio de 2003 define la Autopista del Mar como "el segmento marítimo que conecta dos puertos (o cualquier combinación de puertos como conjunto de dichos segmentos) interconectados a su vez con

las redes transeuropeas y los corredores intermodales, que salvaguardando la cohesión social, configuran un sistema intermodal eficiente donde las mercancías son rápidamente trasferidas entre modos a través de la optimización de las operaciones portuarias, superando barreras naturales y áreas sensibles así como otros obstáculos geográficos.”

Para ello, la Comisión Europea estableció una serie de requisitos que deben cumplir los proyectos de Autopistas del Mar, reflejados en un “Vademécum” específico de 28 de febrero de 2005:

- Contribución al intercambio modal y a la cohesión
- Aspectos cualitativos en lo referente a servicios portuarios, conexiones con el hinterland, sistemas de información, características del servicio marítimo (frecuencia y regularidad, seguridad y protección); e integración del proyecto en el conjunto de las TEN-T.
- Viabilidad del servicio
- Efectos sobre la competencia.

Por su lado, en la Comunicación COM(2007)606 Final, la Comisión Europea se refiere a las Autopistas del Mar como una tipología especial de Transporte Marítimo de Corta Distancia definiéndolas como servicios marítimos, nuevos o existentes previamente, integrados en cadenas logísticas puerta a puerta y que concentran flujos de mercancías en conexiones TMCD viables, regulares, frecuentes, de alta calidad y fiables.

Ante la controversia generada por la puesta en marcha de soluciones aparentemente novedosas pero que podrían llegar a distorsionar la competencia, el Comité Económico y Social Europeo emitió en junio de 2008 un dictamen sobre «Las autopistas del mar y su integración en la cadena logística» (2008/C 151/07), señalando entre sus conclusiones: .... “En este contexto, es conveniente precisar la definición de autopista del mar.

**En opinión del Comité, esta denominación no puede reservarse sólo a los nuevos servicios subvencionados, sino que debe aplicarse a todos los servicios eficientes de transporte marítimo de corta distancia”.**

En el acuerdo entre España y Francia, que recoge las bases reguladoras para el concurso de Autopista del Mar en la fachada atlántica – Mancha – Mar del Norte, señala: “A los fines del concurso, el término “Autopista del Mar” designará una oferta de transporte intermodal “puerta a puerta” que permita una transferencia modal significativa mediante la concentración de flujos de mercancías en itinerarios marítimos, sin distorsión de competencia contraria al interés general. Este servicio de transporte marítimo-terrestre internacional se

dedicará principalmente al transporte intracomunitario de mercancías.

Podrá consistir en la mejora de conexiones marítimas existentes o en la creación de nuevas conexiones que presenten una alta relación calidad/coste y que sean viables en un plazo determinado, regulares y frecuentes”

Por último, la definición que hace el Real Decreto Legislativo 2/2011 de Puertos y Marina Mercante respecto a Autopistas del Mar y TMCD francamente, tampoco contribuye a que el

TMCD parezca fácil y atractivo: 22<sup>a</sup> Servicio marítimo de autopistas del mar: “Servicio marítimo de autopistas del mar es aquel servicio marítimo regular, de alta frecuencia y regularidad, destinado a atender preferentemente tráfico de mercancías transportadas en elementos de transporte aptos para su circulación por carretera, que conecte los puertos españoles con puertos de otros países de la Unión Europea.

Además, deberán formar parte integrante de las Autopistas del Mar de la Red Transeuropea de Transporte, de conformidad con lo establecido en la Decisión núm. 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión núm. 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea del transporte y con el Reglamento (CE) núm. 807/2004, o de las acciones correspondientes de Autopistas del Mar del programa Marco Polo, con arreglo al Reglamento (CE) 923/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, que modifica el Reglamento (CE) 1692/2006, por el que se establece el segundo programa Marco Polo”.

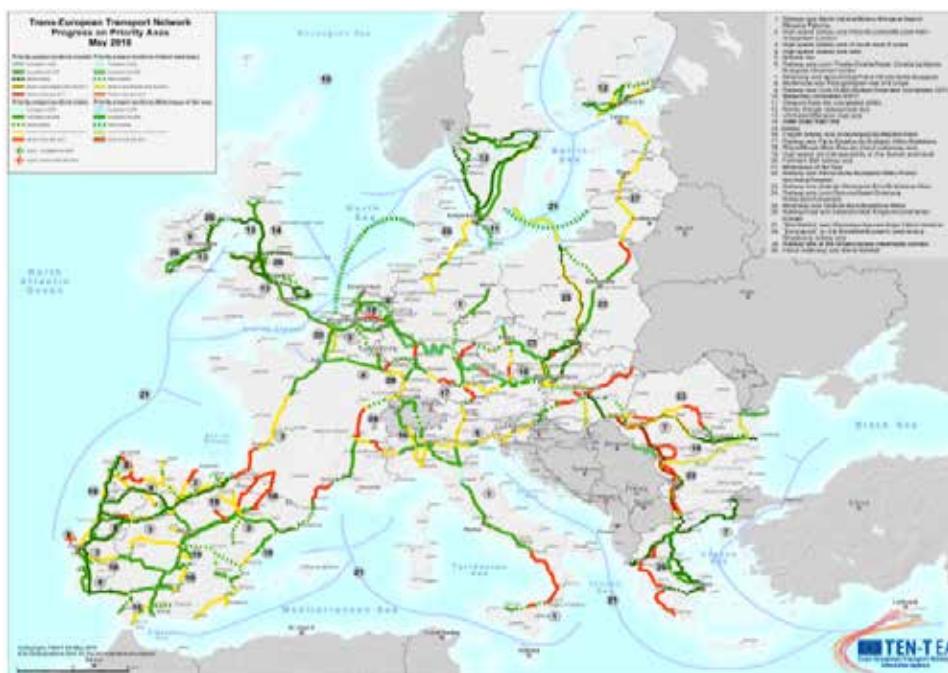


Figura 5.- Red Trans-Europea de Transportes. Ejes prioritarios. Mayo 2010. Fuente TEN-TEA

“AUTOPISTA DEL MAR NO ES OTRA COSA QUE UN TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EFICIENTE Y DE CALIDAD Y QUE DESDE, EL PUNTO DE VISTA DE LA COMISIÓN EUROPEA, TRANSFIERE DE LAS CARRETERAS AL MAR 200 MILLONES DE TONELADAS / KILO-METRO / AÑO”

En resumen, ¿se podría pensar que el concepto Autopista del Mar es un término acuñado por la Comisión Europea en el año 2000 al que se ha ido dotando de contenido con el tiempo?

Sí parece que en este tema se ha realizado todo lo contrario de lo que es habitual: frente a lo que suele ser la secuencia natural, primero existe y luego le pongo nombre, en este caso primero se puso el nombre y después se le ha tratado de dar contenido como se ha podido apreciar.

De ahí que aún hoy en día sea un término que se utiliza en muchos casos de manera imprecisa.

A efectos de esta guía no va a tener mayor transcendencia puesto que una Autopista del Mar no deja de ser un servicio de Short Sea Shipping o Transporte Marítimo de Corta Distancia eficiente y de calidad.

Sí merece la pena aclarar que la Comisión Europea en ningún momento ha discriminado los servicios marítimos, dentro del concepto y denominación de las Autopistas del Mar, en función del tipo de buque que lo atiende.

Es decir, no por ser un servicio en buque de mercancía convencional, contenedor, ro-ro, con-ro, ro-pax, etc. deja de poder ser denominado Autopista del Mar, y sí se ha insistido en la necesidad de que – en caso de recibir apoyos públicos – no deben distorsionar la competencia.

## 1.4 EL PAPEL DEL TMCD EN EL COMERCIO INTRAEUROPEO

La entrada de España en la Unión Europea (1986) se tradujo en un notable incremento del comercio español con los países UE. Así, el comercio exterior español mantiene un marcado carácter intracomunitario, que se ha ido acrecentando en los últimos años: excluyendo los productos energéticos, el mercado UE ha pasado de representar el 56% del comercio exterior total español en 1995, al 63% en 2009.

Sin embargo este incremento no ha sido absorbido de igual manera por los distintos modos de transporte, sino que la carretera ha adquirido un papel aún más preponderante, pasando de tener una cuota del 59% en 1995 al 76% en 2009.

De este modo, mientras que durante este periodo el transporte marítimo creció un 10%, la carretera lo hizo un 125%. El transporte ferroviario, por su parte registró un retroceso del 34%.

Todo lo anterior se ha traducido en un aumento del número de vehículos pesados que atraviesan los pasos fronterizos de los Pirineos. España tiene como principales mercados terrestres Portugal y Francia y como segundo mercado Alemania, seguida de Italia y Reino Unido. El hecho de que los Pirineos – y al tiempo Francia – sean la única vía de acceso por carretera entre la Península Ibérica y el resto de Europa, hace imprescindible diferenciar entre el tráfico de intercambio entre España y Francia, y el de tránsito hacia otros países.

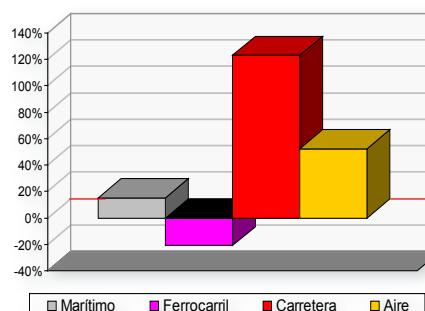


Figura 8.- Evolución del comercio español por modos de transporte 1995 - 2009

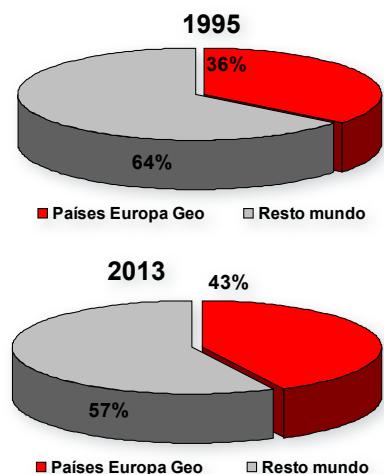


Figura 6.- Evolución del comercio exterior español

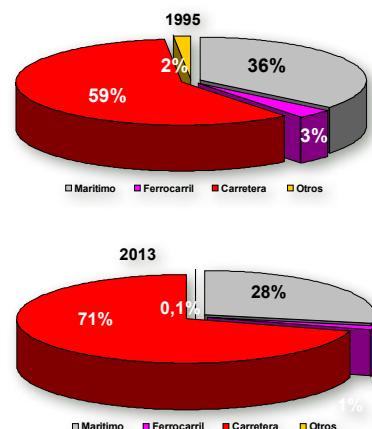


Figura 7.- Participación de los modos de transporte en el comercio exterior de España con la UE

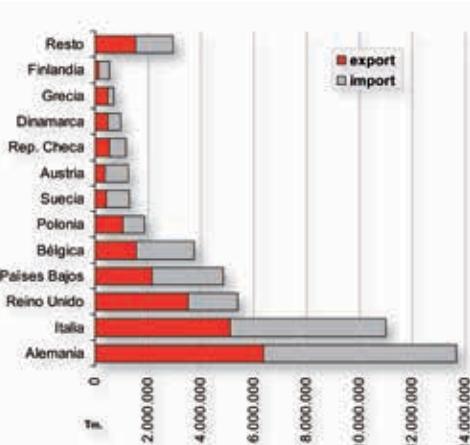


Figura 9.- Reparto del tráfico de mercancías que transita a través de Francia con origen / destino en España (año 2009).

Fuente: Agencia Tributaria / Datacomex. Elaboración Uniport

Según datos de la Agencia Tributaria Española, el 21% del volumen del comercio exterior de España con otros países de la Europa Comunitaria UE27 - por carretera - tienen como origen o destino Portugal, y otro 30% del mismo Francia, siendo este país el paso obligado para acceder al resto de países comunitarios.

En concreto, en el año 2009, algo más de 33 millones de toneladas de mercancías con origen/destino España atravesaron Francia para alcanzar su país de intercambio.

En cuanto al futuro, la nueva revisión del Libro Blanco del Transporte: "Hoja de ruta...(2011)", mantiene las previsiones reflejadas del informe "European energy and transport trends to 2030" que la Comisión publicó en 2003, y que contemplaban un crecimiento del transporte de mercancías del 40% entre los años 2005 y 2030, y en algo más del 80% para el año 2050.

También apuntaba que el crecimiento sería menor que en décadas anteriores, puesto que la estructura económica de la UE tiende hacia el sector servicios y hacia actividades de mayor valor añadido que precisan menos transporte, pero aún así se estimaba

que el **transporte por carretera** crecerá un 2,4% anual, incrementando constantemente su participación modal. A pesar del aparente problema que esto significa, no hay que dudar en afirmar que este modo de transporte ha contribuido como ningún otro a la cohesión del territorio comunitario. Su éxito, sin embargo, parece ser incompatible con los desafíos a los que se enfrenta Europa en esta nueva etapa.

¿Cuales son las estimaciones para el transporte internacional en España? En la recientemente publicada revisión del Libro Blanco se señala que la importancia que va tomando el coste de la energía en el transporte actuará sobre la "accesibilidad de las regiones" y con ello se dibuja un mapa en el que se señala que, en 2030, las regiones periféricas que dependan en gran medida del transporte por carretera se verán marcadas por el incremento de los costes en mayor medida que las que cuenta con una posición central.

Esto no es nuevo, sino un empeoramiento de la situación actual, que en cierta forma - y para las regiones periféricas - se puede ver compensada con un mayor uso del transporte intermodal.

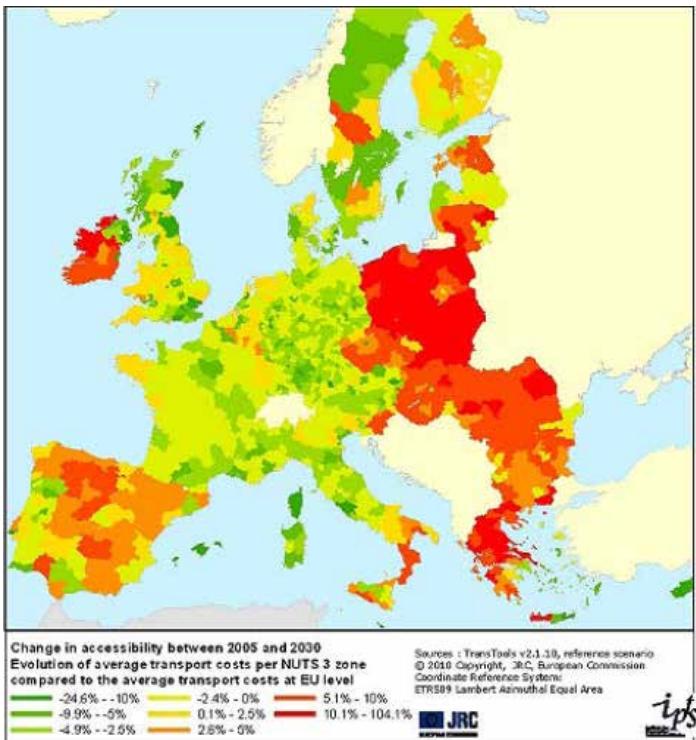
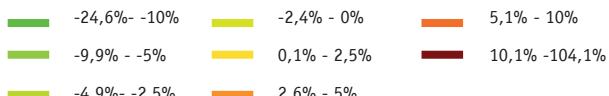


Figura 10.- Variación en la accesibilidad de las regiones 2005 - 2030.  
Evolución de los costes medios de transporte por NUTS zona3 comparada con el nivel medio de los costes de transporte a nivel UE



Fuente. Comisión Europea

## 1.5

# TIPOLOGÍA DE MERCADO Y MERCANCÍAS

## MERCADO

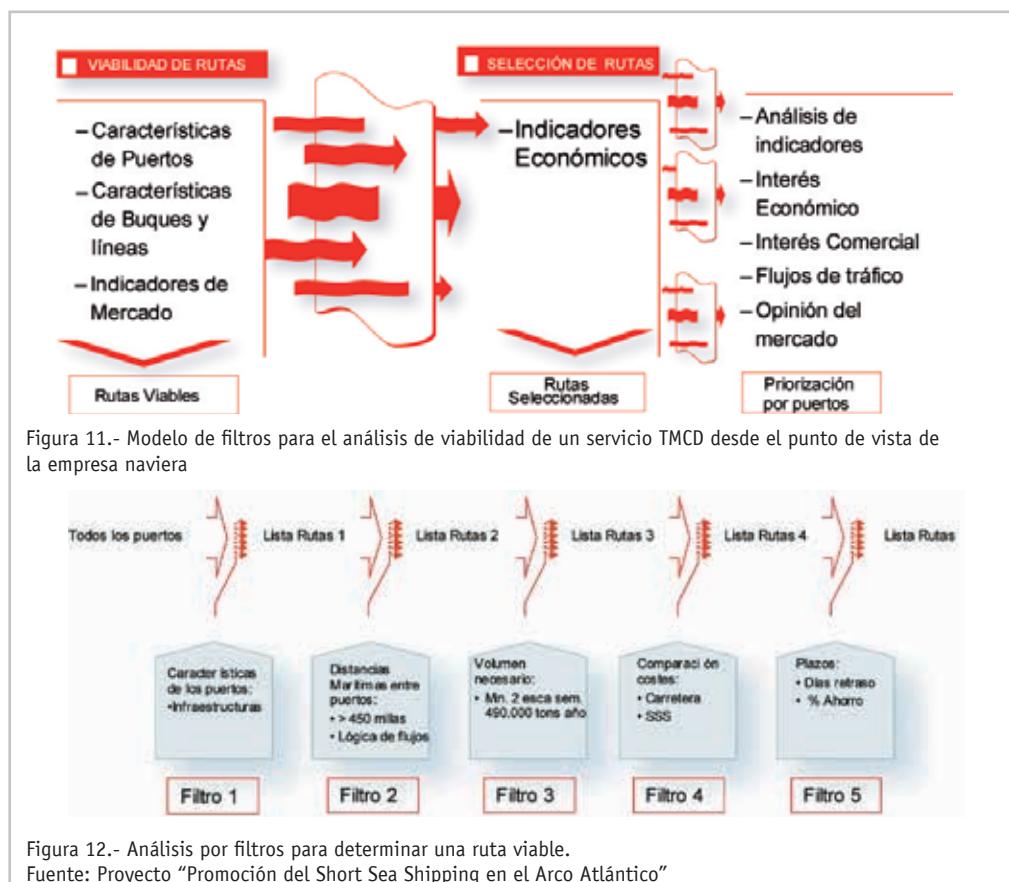
La situación geográfica del origen y del destino de la cadena de transporte es un factor clave para asegurar la competitividad de la cadena TMCD. Los puertos de Bilbao, Pasajes y Bermeo están en una posición privilegiada de cara a los tráficos (mercados) con la Europa Atlántica.

Los datos sobre los volúmenes de comercio exterior de España con la fachada Norte Europea, unidos a los del observatorio transfronterizo, indican que, aún cuando hay importantes volúmenes que transitan a través de los Pirineos, los volúmenes que cumplen unos determinados parámetros que permitan proyectos viables (y por tanto sostenibles) son menores y dispersos.

Es decir, y como es obvio, no todas las mercancías que se mueven en Europa por carretera pueden tener una solución logística a través del TMCD, pero sí existen un buen número de posibilidades, que se presentan en el capítulo 6.

Las figuras 11 y 12, extraídas del Estudio “Promoción del Short Sea Shipping en el Arco Atlántico - Interreg 2B”, muestran un modelo de análisis de viabilidad para un futuro servicio de TMCD. El objeto del estudio era determinar las rutas más viables (mercados objetivo) para un servicio ro-ro con origen en alguno de los puertos que participaban en el proyecto.

El proyecto estuvo liderado y coordinado por, el entonces, Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco y contó con la participación de las administraciones portuarias de Bayona, Burdeos, Pasajes, Bermeo, Bilbao, Gijón, Vigo, Leixoes, La Rochelle-La Pallice, Tonnay Charente – Rochefort, Bristol/Avonmouth, Sharpness, Penzance, Isles of Scilly, Falmouth, Fowey, Plymouth, Teignmouth, Weymouth/Portland y



Poole.

El modelo sigue siendo válido para cualquier tipo de servicio para el que se quiera utilizar, ajustándolo en cada caso a las distintas variables e indicadores del servicio marítimo ob-

jeto de estudio.

Sólo nos detendremos en los puntos más significativos que inciden directamente en la viabilidad de un servicio TMCD.

Millas náuticas	Bilbao	Pasajes
Bayonne	74	23
Bordeaux	206	194
La Rochelle	187	174
Bristol	581	599
Liverpool	666	683
Greenock	788	805
Tilbury	677	693
Southampton	619	637
L'Havre	659	677
Zeebrugge	705	723
Antwerp	776	794
Rotterdam	771	789
Hamburg	998	1.014
Gothenburg	1.177	1.193
St Peterburgo	1.784	1.801
Gdynia	1.348	1.650
Helsinki	1.634	1.650

Figura 13.- Distancias náuticas

### Distancias marítimas y terrestres

En principio, sobre una base teórica, el umbral mínimo de distancia marítima se establece en torno a las 450 millas. En la tabla adjunta se recogen las distancias con algunos de los principales puertos del Atlántico y Báltico.

Las distancias marítimas, junto con la velocidad y los tiempos de escala en puerto, marcan la rotación y la

ocupación temporal del barco. Con un barco se pueden mantener dos escalas semanales siempre y cuando, para un servicio, su ciclo de viaje completo sea inferior a 3,5 días. Entendiendo como ciclo de viaje completo la ida y vuelta desde puerto de origen a puerto de destino y sus correspondientes escalas. Ej. Bilbao – Bristol – Bilbao.

Por otra parte, en la competitividad del servicio marítimo igual de importante puede ser la distancia terrestre del puerto a origen y destino. A mayor distancia, mayor coste, aunque una mayor distancia puede ser, a su vez, el recorrido óptimo para un servicio ferroviario y resultar así competitivo.

### Volúmenes mínimos

La rentabilidad comercial del servicio TMCD depende, como es lógico, de los niveles de ocupación del barco, lo que requiere la captación de un volumen mínimo de carga. Estos volúmenes serán diferentes según el tipo de barco.

El volumen de carga determinará (junto con la distancia marítima de la cadena) la frecuencia óptima que fije el armador desde el punto de vista de la explotación comercial del servicio.

Al mismo tiempo, una mayor frecuencia del servicio hará más atractivo éste para el cargador, pudiendo derivar mayores volúmenes de carga de la carretera al mar.

¿Dónde se concentran los principales núcleos generadores de carga?

En la imagen satélite se puede ver cómo la mayor parte de la población se concentra en los Países Bajos, Alemania y Reino Unido. Los núcleos de población llevan asociados producción, consumo y con ellos, generalmente, exportación e importación. La imagen puede ilustrar muy gráficamente éstas áreas.



Por otra parte, un factor esencial a tener en cuenta es la compensación entre los flujos de importación y exportación para cada ruta. Estableciendo como nivel de compensación el coeficiente Importaciones/Exportaciones, se podría determinar que, para garantizar un flujo de 80% global de carga, el límite posible es 100% cargado en un sentido y 60% cargado en el contrario. Es decir, como máximo un flujo puede ser un 66% mayor que el otro.

### Comparación costes carretera Vs TMCD

Un factor importante de decisión debe ser el porcentaje de ahorro que se exige al coste generalizado del envío a través de una línea de TMCD respecto al coste del transporte por carretera. Para la puesta en marcha de un servicio la naviera comparará la cadena de costes del TMCD “puerta a puerta” respecto al transporte internacional por carretera.

### Comparación de plazos carretera Vs TMCD

En principio, y siempre dependiendo de la tipología del producto, la curva de demanda de transporte TMCD presentaría una elasticidad menor respecto al tiempo que respecto al coste.

Es decir, el cliente es más sensible a ahorros en coste que a los ahorros en tiempo que pudieran derivarse. A modo de ejemplo podría citarse que en el informe “Promoción del Short Sea Shipping en el Arco Atlántico” se toma como hipótesis de partida, fruto de las entrevistas realizadas a cargadores, la siguiente relación entre el mayor tiempo de tránsito derivado del uso de la cadena TMCD y los potenciales ahorros en coste.

RETRASO EN DÍAS	AHORRO EXIGIBLE
0 DÍAS	10%
1 DÍA	15%
2 DÍAS	25%
3 DÍAS	30%
4 DÍAS	50%

En resumen, se deben dar unas determinadas condiciones para que un proyecto de servicio marítimo pueda ser rentable para la naviera y atractivo para los clientes.

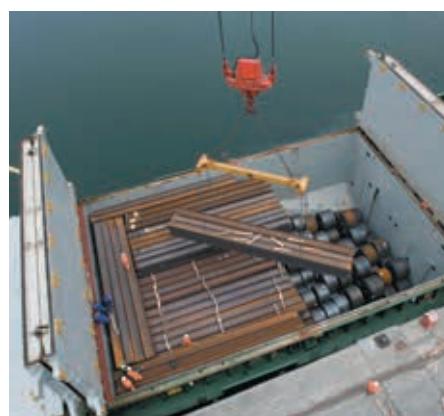
## TIPOLOGÍA DE MERCANCÍAS

Los tráficos TMCD engloban tanto la carga L0-L0 (Lift On - Lift Off, sistema de carga vertical), mercancías embarcadas y desembarcadas mediante el uso de grúas; como la carga rodada R0-R0 (Roll On-Roll Off, sistema de carga horizontal), mercancías embarcadas y desembarcadas mediante el uso de cabezas tractoras o mediante los mismos camiones que transportan la mercancía.

Antes de ver qué tipo de productos se transportan por mar, merece la pena tener en cuenta que más de 4,6 millones de toneladas de productos que habitualmente son a granel se transportaron por carretera en 2009 entre España y países de la Unión Europea, sin sumar Francia y Portugal que por si sólos sumaron 7,2 Millones. Por ejemplo, productos químicos, productos petrolíferos, cereales. etc.

Desde el punto de vista de alcanzar un trasvase modal que permita aliviar la congestión de las infraestructuras terrestres, los servicios TMCD son capaces de transportar cualquier mercancía que hoy día esté siendo movida por carretera. Muestra de ello es que, en el caso del puerto de Bilbao, los graneles líquidos y los graneles sólidos representaron el 80% de su tráfico TMCD, correspondiendo el resto a mercancía general, tanto convencional como en contenedor.

Carga de productos siderúrgicos como mercancía convencional (Lo-Lo)



Rampa Ro-Ro. El buque apoya su propia rampa sobre la rampa adosada al muelle. Esta rampa es flotante a fin de salvar la marea

Carga de un contenedor mediante grúa portainer (Lo-Lo)



“ LA MERCANCÍA QUE EL ÚLTIMO AÑO ENTRÓ O SALIÓ DEL PUERTO DE BILBAO CON ORIGEN O DESTINO EUROPA FUERON EQUIVALENTES A 950.000 CAMIONES ”

Estos tráficos equivalen a 950.000 camiones/año que no transitaron por las cada vez más congestionadas rutas intraeuropeas. En el apartado de mercancía convencional, donde TMCD y carretera entran en mayor competencia, mercancías como productos siderúrgicos, papel, pasta de papel, automóviles, recambios para automoción, maquinaria y madera son “clientes” habituales de los servicios TMCD de los puertos vascos.

En el apartado de mercancía en contenedor - mayoritariamente productos de consumo e incluso productos sujetos a “just in time” - destacan actualmente por su volumen los tráficos **de vino y bebidas, productos para la construcción, minerales y productos químicos.**

Existe una gran variedad de mercancía susceptible de ser trasvasada a servicios TMCD.

Como ejemplo, desde los puertos vascos cerca de mil partidas arancelarias están utilizando los contenedores, los camiones y los trailers que embarcan o desembarcan con destino a Reino Unido y Bélgica entre otros países.

Además de los productos pertenecientes a los capítulos comentados

(tales como vinos, licores, cerveza, baldosas, pizarras, arcilla, neumáticos, caucho, recambios, papel, conservas y zumos,...), resulta significativo conocer que, a través de conexiones TMCD, se están importando y exportando, desde los puertos vascos, bien en contenedor o en trailers embarcados productos de muy diversa índole. Por ejemplo, 391 toneladas de rodamientos, 97 de máquinas de afeitar, 47 de calzado, 21 de espejos, 31 de cubiertos y 4 de sombreros; sin olvidar 2.000.000 kilos de patatas, 1.200.000 kilos de pescado congelado o 890.000 kilos de mantequilla.

No parecen volúmenes muy significativos dentro del transporte marítimo, pero sí constituyen una buena muestra de que todo “producto es susceptible de ser usuario del TMCD si hay una oferta especializada que cumpla con las necesidades del cliente”.

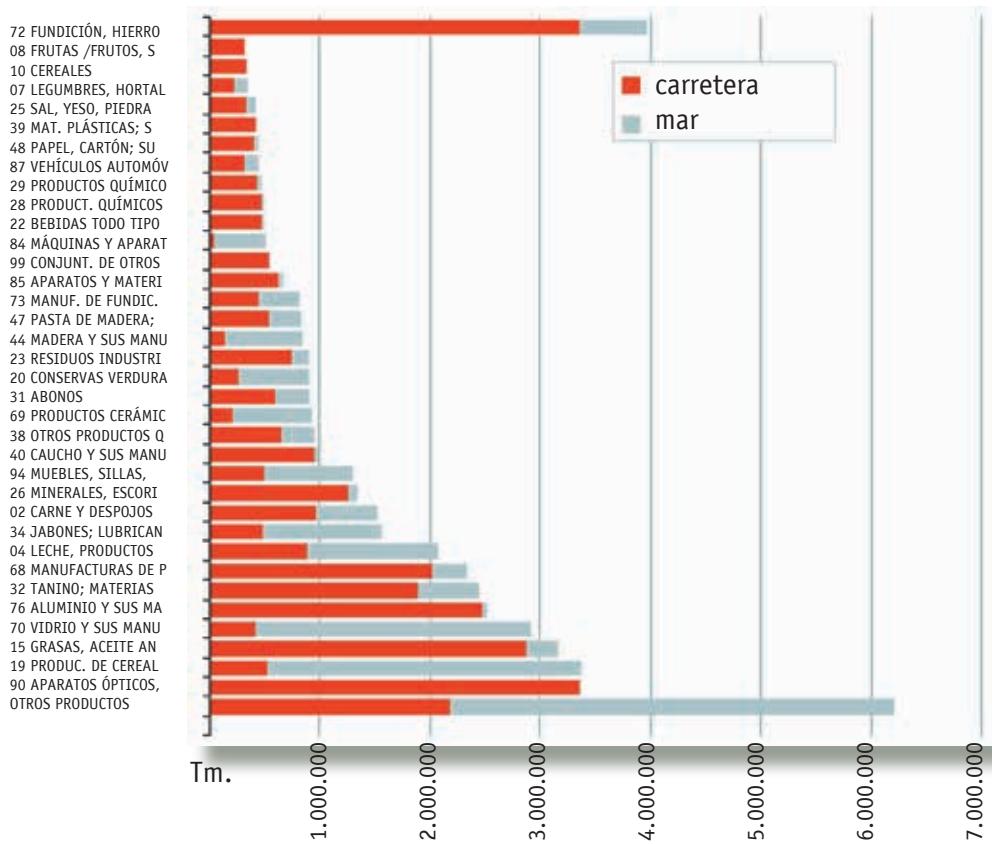


Figura 14.- Comercio Exterior Español 2013 con los países de la fachada Atlántica Europea con opciones para el Transporte Marítimo de Corta Distancia. (sin incluir Francia ni Portugal).

Fuente: Datacomex - Elaboración Uniport

“EL TMCD ESTÁ EN LA GÉNESIS  
DE LOS PUERTOS COMERCIALES  
VASCOS”

## 1.6

### HISTORIA DEL TMCD EN LOS PUERTOS VASCOS

Antes de que se comenzara a hablar del Short Sea Shipping, el término inglés que definió el transporte marítimo con los países limítrofes era el de “cabotaje” (o *coastal*), que no es otra cosa que navegar sin perder de vista la costa como referencia.

Por tanto, se puede decir que, al igual que en la mayor parte de los puertos europeos y del resto del mundo, el TMCD está en la génesis de los puertos comerciales vascos, tanto de Bilbao, como de Pasajes y Bermeo.

En este último caso, su carácter de puerto dependiente del Gobierno vasco y sus especiales características aduaneras (punto de costa de quinta clase) lo vinculan particularmente con el TMCD, estando sus tráficos de importación limitados a los productos siderúrgicos de la Europa Comunitaria y a una relación de productos relacionados con la industria local.

Una vez puesto en marcha el revolucionario sistema del contenedor estandarizado, la historia del TMCD de los puertos vascos ha ido unida a varias navieras: MacAndrews, Vapores Suardíaz, Finnlines, Lys Line, Geest Line, .... que con el paso del tiempo han evolucionado hacia grupos de mayor tamaño o se han incorporado en alguno de ellos, y a los que en los últimos años se han unido Samskip, X-Press, Delphis (Team Lines), Transfennica o Brittany Ferries.

En el capítulo 6 se ha incluido una radiografía del sistema de servicios marítimos regulares que las navieras ofrecen desde los puertos vascos.

El servicio regular de TMCD **en contenedor** más antiguo fue el que estableció MacAndrews con el Reino Unido en el puerto de Bilbao y que se inició en 1963, sólo siete años después de que Malcolm McLean iniciara en 1956 el primer servicio comercial de transporte containerizado a nivel mundial.

En 1770 el joven Willian McAndrew de Elgin (Escocia) se instaló en Liverpool y comenzó a comerciar importando fruta de España, Portugal y las Azores, fletando barcos para ello. Sus dos hijos menores - Willian Peter y Robert - (de los ocho que tuvo) se incorporaron al negocio dando nombre a Willian McAndrew and Sons.

Fallecido el padre en 1816, y después de algunos años de negocio común, cada hermano toma caminos diferentes.

En la década de 1850 Willian permaneció en Liverpool con el negocio familiar, admitió como socio comercial a John Cunningham - propietario de plantaciones de cítricos en Sevilla - y abrió en 1863 oficina en esta ciudad (McAndrew & Cunningham). La compañía sería adquirida más tarde por Robert.

Por su parte, Robert abrió en 1853 su propio negocio en Londres y entró en el mundo marítimo con el nombre de McAndrew & Co. El primer buque de la nueva compañía, de 315 GT. y de nombre "Acor", fue transferido al registro español en 1859 y renombrado como "Cervantes".

A partir de entonces, Robert McAndrew se embarcó en un intenso programa de expansión y abrió múltiples corresponsalías en España: Mahon, Gandía, Jaén, Sevilla, ... tanto marítimas como productivas y comerciales: aceite, licores, frutas, granos, plomo ...

Entre 1863 y 1870 la compañía contaba con 27 buques, de unas 600 - 700 TRG. Entre ellos el "Bilbao" y el "Churruca".

En 1871, retirado Robert, la firma de Londres admitió como socios a dos de los hijos de Willian, reuniificando las compañías de Liverpool y Londres.

En la década siguiente (1870), su descendiente, Robert George, introdujo la "a" para facilitar la pronunciación en el mercado Español y Portugués, convirtiéndose la compañía en MacAndrew & Co.

En 1917, la cuarta generación McAndrew - tras las vicisitudes de los primeros años de la primera Guerra Mundial - vendió el negocio a la "Royal Mail Group", que denominó a la nueva compañía "MacAndrews & Co Limited".



Vapor bergantín Cervantes de la compañía McAndrew

**“EL PRIMER SERVICIO MARÍTIMO DE LÍNEA REGULAR PARA CARGAS UNITARIAS (CONTENEDOR) COMENZÓ EN EL PUERTO DE BILBAO EN EL AÑO 1963”**

VS Cervantes incorporado en 1968. En 1997 un cuarto buque toma de nuevo ese nombre



MV Cervantes 2 de Marzo de 2004 en el puerto de Bilbao



El último de la saga fue W. J. McAndrew - hijo de George McAndrew - que se incorporó a la compañía en 1902, se convirtió en socio en 1908 y se retiró en 1919.

En 1918, MacAndrews & Co Limited abrió oficina en Bilbao y otras varias a lo largo de la península: Almería, Barcelona, Cartagena, Denia, Gandia, Jaén, Málaga, Sevilla, Tarragona y Valencia. Además contó con múltiples agentes en ciudades tan dispares como Burriana, Águilas, Villagarcía de Arosa o Motril. Se mantuvo viva - como se puede apreciar - la vocación comercial inicial.

En 1919, comenzó la renovación de la flota con la incorporación de un nuevo "Cervantes" a la misma.

Tras 18 años de intenso comercio con España e Italia, en 1935 la Royal Mail Group vendió la empresa a Andrew Weir Shipping.

**En 1938 aparece el primer servicio regular documentado entre Londres y Liverpool con Pasajes y Bilbao.**

El primer buque a motor se incorporó en 1950, al que seguirían otros muchos; entre ellos, en 1968, un nuevo buque denominado "Cervantes" habitual en el puerto de Bilbao.

De nuevo, en 1997 otro buque recibió ese nombre manteniéndose en el servicio regular con el puerto de Bilbao hasta el año 2005.

En 2003 la compañía fue adquirida por CMA CGM y actualmente mantiene servicios prácticamente diarios desde Bilbao con Irlanda y Reino Unido, Portugal, Países Bajos, Polonia, Escandinavia y Rusia.

## 1.7

# **MODOS QUE COMPONEN EL TMCD. LA COMODALIDAD**

Antes de proceder a definir los modos y los agentes que participan en el TMCD conviene hacer mención a las distintas expresiones que se utilizan cuando se está hablando de una cadena logística de transporte:

### **MULTIMODALIDAD**

La definición más autorizada proviene de la Convención de las Naciones Unidas de 1980 para el Transporte Internacional Multimodal: “Movimiento de mercancías usando dos o más modos de transporte, cubierto por un contrato de transporte multimodal por el cual las mercancías son recogidas y entregadas en los lugares señalados de dos países distintos. El transporte intermodal es un tipo de transporte multimodal”. Se puede decir que la definición está orientada a la definición de un tipo de contrato.

### **INTERMODALIDAD**

Para la Comisión Europea [COM(97) 243 final], la intermodalidad es “Una característica de un sistema de transportes en virtud de la cual se utilizan de forma integrada al menos dos modos de transporte diferentes para completar una cadena de transporte puerta a puerta”.

Un paso más lo da la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) - actualmente Foro Internacional de Transporte - vinculando la Intermodalidad con el uso de unidades intermodales de carga que eviten la manipulación de la mercancía.

La mejora de la interoperabilidad (intermodalidad) era una de las líneas de actuación básicas propuestas por el Libro Blanco de Transportes (2001).

Cuando en un sistema de transporte intermodal el tramo que utiliza la carretera es el menor se habla de TRANSPORTE COMBINADO.



“MULTIMODALIDAD, INTERMODALIDAD, COMODALIDAD,... BAJO CUALQUIERA DE ESTAS ACEPCIONES PUEDE ENCUADRARSE EL TMCD, CLARO EXPONENTE DE LA COOPERACIÓN ENTRE MODOS DE TRANSPORTE Y DEL USO EFICIENTE DE LOS MISMOS”

Por último, en la revisión intermedia del Libro Blanco (2006), la Comisión establece como elemento crucial de la política de transportes el conseguir un **EQUILIBRIO ÓPTIMO** entre las tres dimensiones del Desarrollo Sostenible:

- ECONÓMICA (Competitividad)
- SOCIAL
- MEDIOAMBIENTAL

sin menoscabo de ningún medio de transporte (COMODALIDAD)

### COMODALIDAD

Definición de la Comisión Europea [COM (2006) 336 final]: “Eficiencia en el uso de los modos de transporte, tanto individualmente como en el marco de una integración multimodal en el sistema de transportes europeo, para alcanzar una utilización de recursos óptima y sostenible”, o simplificando: “aprovechar las ventajas que cada modo ofrece por sí mismo”.

Con esta nueva definición se abandona el concepto de “redistribución modal” en el sentido de competencia entre modos de transporte, que hasta la fecha parecía estar en la mente de los legisladores, para abordar el futuro de este sector desde la cooperación entre modos.

Bajo cualquiera de estas acepciones puede encuadrarse el TMCD, claro exponente de la cooperación entre modos de transporte y del uso eficiente de los mismos. La comodalidad, en sus múltiples interpretaciones, es consecuencia del uso racional de los diferentes modos de transporte.

Aún cuando en TMCD se puede transportar todo tipo de mercancías en todo tipo de envases (o sin envasar), un factor que contribuye notablemente a la integración de los distintos modos de transporte y a la eficiencia del conjunto de la cadena TMCD es **la homogeneización de las unidades de carga**. En términos generales existen múltiples tipos de unidades de carga, pero tres tipos destacan sobre los demás con sus particulares ventajas y desventajas en función del medio de transporte utilizado:

### CONTENEDOR:

Desde su origen fue concebido para ser una unidad intermodal de carga, puesto que su principal objeto es evitar al máximo la manipulación de la mercancía y con ello la pérdida de tiempo que las sucesivas manipulaciones conlleva, a lo que se añade como ventaja fundamental - una vez se estandarizaron sus dimensiones (1956) - su utilización en todo tipo de modos de transporte.

El contenedor marítimo tiene diversas medidas. Los más utilizados actualmente son los de 20 pies (TEU), 40 pies (FEU) y 45 pies en sus versiones "high cube" o super altos 9'6".

Este último tipo de contenedor se utiliza de manera casi exclusiva en los tráficos TMCD, siendo su capacidad similar (88,59 metros cúbicos) a la de un remolque de carretera (86,4 metros cúbicos), pudiendo existir ligeras variaciones en función del constructor.

En mayo de 2014 se ha presentado en Reino Unido, coincidiendo con la celebración del certamen multimodal, el primer contenedor de 50 pies, aún sin destino comercial.

EN EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE CONTENEDORES, EL CONTENEDOR MARÍTIMO ES UN EQUIPO DE TRANSPORTE ESPECIALMENTE DISEÑADO PARA FACILITAR EL TRANSPORTE POR UNO O VARIOS MODOS DE TRANSPORTE SIN MANIPULACIÓN INTERMEDIA //



### CONTENEDOR MARÍTIMO:

El equipo de transporte:

- 1.º De carácter permanente y, por tanto, suficientemente resistente para permitir su empleo repetido.
- 2.º Especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o varios modos de transporte, sin manipulación intermedia de la carga.
- 3.º Construido de manera que pueda sujetarse y manipularse fácilmente, con cantoneras para ese fin.

Real Decreto 2319/2004, de 17 de diciembre, por el que se establecen normas de seguridad de contenedores de conformidad con el Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores.

Son diversas las formas que pueden adoptar los contenedores con el fin de poder adaptarse a los requerimientos de la carga: open-top, open-side, flat-rack, high-cube, jaulas, reefer...

Figura 15.- Algunos tipos de contenedores y posibilidades de carga.



Contenedor "Hanger", para ropa colgada



"Open Top"



Tanque



Contenedor Frigorífico 40 pies  
40' M.G.S.S. High-Cube Refrigerated Container



"Flat Rack" con extremos abatibles



"Dry highcube" y "Dry"



Contenedor 45 "Curtainsided". Se carga como si se tratara de un trailer.



Contenedor "Hanger", para ropa colgada



Plataformas Roll-Trailer.



45' High-Cube Steel Dry Cargo Container



45' Refrigerated Container



Contenedores sobre "cassettes" en la bodega de un buque Ro-Ro



Figura 15a.- "Finger" de aeropuerto sobre un "rolltrailer", empujado por una tractora, entrando en la bodega de un buque Ro-Ro

## CARACTERÍSTICAS DEL SHORT SEA SHIPPING

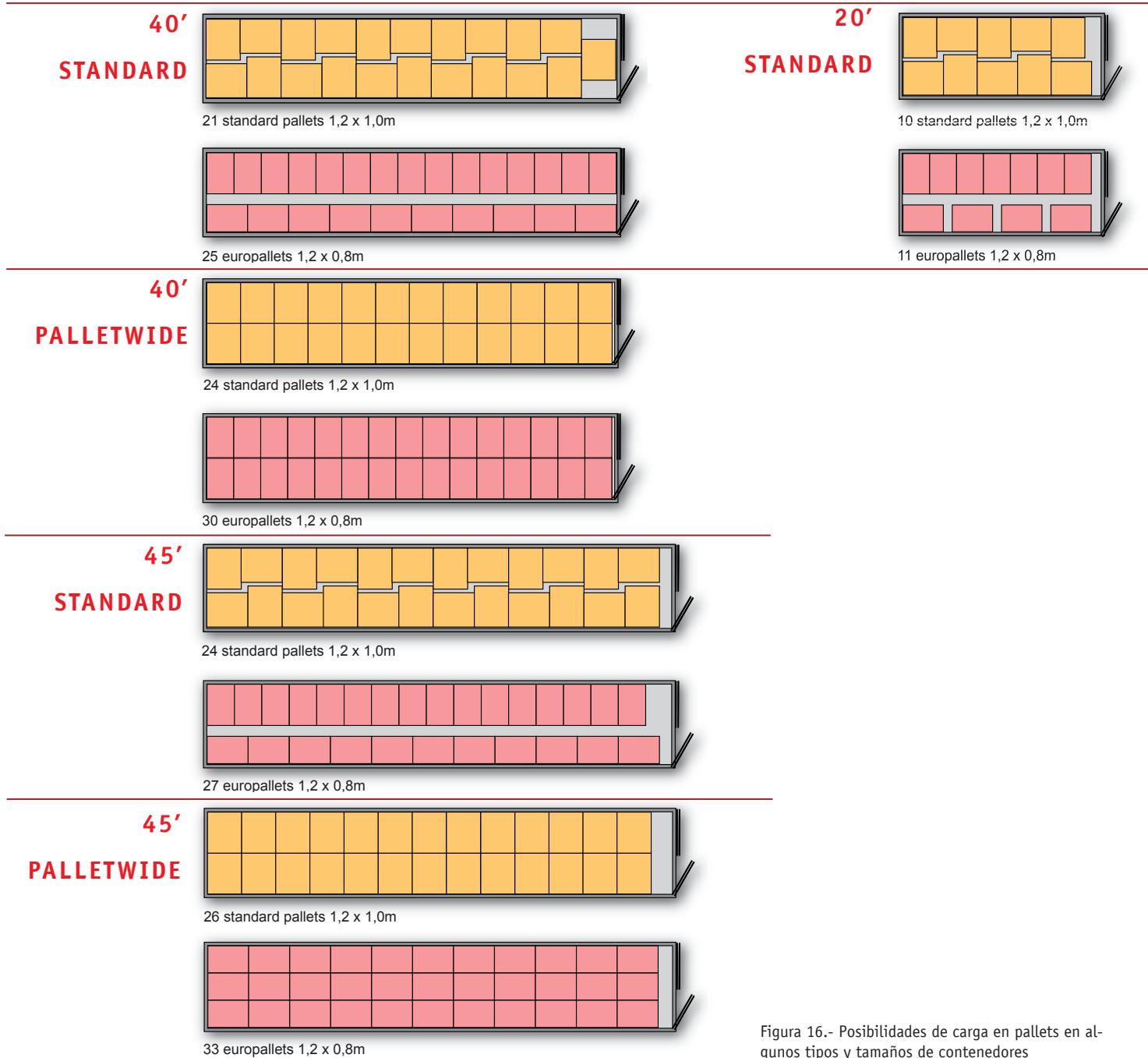


Figura 16.- Posibilidades de carga en pallets en algunos tipos y tamaños de contenedores

### CAJA MÓVIL (Swap Body):

Unidad estandarizada de carga concebida para el transporte por carretera y ferrocarril. Entre sus características básicas, su longitud de 13,45 m. y sus laterales y techo de lona correderos.

Su diseño está optimizado para minimizar el peso en vacío, con el consiguiente ahorro en los costes de fabricación (precisa menos materiales), así como en el combustible para su transporte (menos peso muerto). Por ello, en general, las cajas móviles no son apilables.

No es común que sean utilizadas en combinación con el transporte marítimo, aún cuando sobre un chasis o un roll-trailer podrían ir muy bien acondicionadas en la bodegas de buques ro-ro y asimilados.

Es un equipo muy utilizado en transporte intermodal intra-europeo.



Figura 17.- Caja móvil  
[www.ambrogio.it](http://www.ambrogio.it)

### SEMIRREMOLQUES (trailer):

Vehículo de carga NO motorizado que consta como mínimo de chasis, ruedas, superficie de carga y, dependiendo de su peso y dimensiones, de frenos propios. Se transporta traccionado y dirigido por enganche por una cabeza tractora. Esta unidad de carga es utilizada básicamente en la carretera y, en menor medida, en el ferrocarril, aún cuando en los últimos años se ha comenzado a transportar bajo el sistema "Modalohr". Las estaciones y vagones de este sistema están diseñados para la carga en batería del conjunto del transporte (cabeza tractora + remolque).

[www.modalohr.com](http://www.modalohr.com)

En el transporte marítimo, el uso del semirremolque como unidad de carga, se circunscribe de manera exclusiva a los tráficos en buques ro-ro, ro-pax o con-ro.

Otro equipo de transporte utilizado en este tipo de buques es el "roll-trailer". Es un elemento que se utiliza exclusivamente en el puerto y en el buque. En ocasiones viaja con la mercancía hasta el puerto de destino.

Un equivalente es el "cassette". La tractora es la que deslizándose bajo él le aporta las ruedas.



Figura 18a.- Semirremolque de carrocería mixta lona correderas



Figura 18b.- Furgón para transporte combinado (terrestre / marítimo). Su diseño está pensado para la protección, reforzando el vehículo para evitar cualquier daño o impacto durante su transporte en barco, con una tara muy ventajosa



Figura 19.- Roll-trailer con "nacelles" de molinos eólicos embarcados en un buque Ro-Ro sobre Roll-Trailers

Dada la importancia de la unidad de carga en la intermodalidad / comodalidad, la UE ha llevado a cabo una propuesta de Directiva, con el objetivo de aumentar la competitividad del transporte intermodal de mercancías mediante la creación de una unidad de carga intermodal óptima (UCI), que debe combinar las ventajas que presentan los contenedores y las cajas móviles. Esta nueva unidad podrá utilizarse en todos los modos de transporte y deberá asegurar la interoperabilidad entre ellos. La UCI, por tanto, deberá poder:

- Apilarse e izarse
- Soportar un trayecto marítimo
- Proporcionar una capacidad de carga óptima de palets ISO (1200 x 1000 mm), así como una fácil carga y descarga de éstos
- Adaptarse a la normativa vigente en materia de pesos y dimensiones máximas en el transporte nacional e internacional

Dicha unidad ofrecería a la industria y a los transportistas europeos aumentos de la eficacia que, según las estimaciones, representarían una reducción de hasta el 2% de los costes logísticos.

Esta unidad, por teórica, aún no ha conseguido salir al mercado a pesar de que su desarrollo comenzó en el año 2002, pero eso no quita para que los fabricantes de las unidades de carga que ya están en el mercado continúen desarrollando nuevos tipos y utilidades, algunas de ellas aún en fase experimental, con las que además del ahorro económico se persigue un 75% de ahorro energético a decir de sus promotores.



Figura 20.- Proyecto de contenedores plegables. Cargoshell - <http://www.cargoshell.com>



Como resumen, podemos decir que en la cadena TMCD se combina el modo marítimo con la carretera y/o el ferrocarril y, por ello, cuanta menos fricción se genere en el intercambio del equipo o mercancía, más competitiva será el conjunto de la cadena.

Por último, cabe recordar que, actualmente, se están transportando miles de toneladas de mercancía en CONVENCIONAL, es decir, directamente cargados en la bodega del buque pero que, sin embargo, siguen con los patrones comodales: mercancía con origen en el interior de Noruega (Drammen) que se transporta por carretera hasta el puerto de Moss (Noruega), se carga en un barco, llega p.ej. al puerto de Pasajes, se descarga del mismo, y pasa a la carretera para llegar a una factoría de fabricación en Burgos. Un barco de 12.000 toneladas ha supuesto 26.640.000 t/km. menos de transporte y un ahorro en costes externos de 719.484 euros.

Esas mismas toneladas en una ruta Birmingham – Madrid, vía los puertos de Bristol y de Bilbao con uso del ferrocarril desde Bilbao hasta Madrid, suponen 17.508.000 tkm. menos y un ahorro en costes externos de 661.132 euros. Calculando que el tramo Bilbao – Madrid se hiciera por camión, el ahorro en costes externos se estima en 512.492 euros.



Figura 21.- Descarga de un semirremolque tanque con un tug master



Figura 22.- Descarga de bobinas de papel de un barco con ascensor desde bodega



Figura 23.- Salida de un tren multiusuario. Al fondo a la derecha las grúas transtainer de la terminal ferroviaria de la propia terminal marítima

“PRÁCTICAMENTE TODOS LOS AGENTES QUE INTERVIENEN EN LA CADENA TMCD, Y LOS PROCESOS ADMINISTRATIVOS QUE LO COMPONENTE PASAN INADVERTIDOS PARA QUIEN CONTRATA UN SERVICIO TMCD”

## 1.8

### AGENTES QUE INTERVIENEN EN LA CADENA TMCD

Antes de avanzar en los próximos capítulos, conviene aclarar al lector, y especialmente si se trata de un posible usuario del transporte intermodal marítimo, que “prácticamente todos los agentes que se mencionan y los procesos administrativos que se enumeran pasan inadvertidos para quién contrata un servicio de transporte marítimo de corta distancia”.

La relación del exportador – importador, o cargador en general, con el puerto se ceñirá en la mayoría de las ocasiones a la que pueda tener con el naviero/consignatario y, si el origen o destino de la mercancía es un país no comunitario, con un transitario / agente de aduanas.

En este último caso, la situación es similar a la que tendría utilizando un servicio de transporte por carretera/ferrocarril internacional.

Los agentes que intervienen en la cadena TMCD están directamente vinculados, bien al conjunto de la cadena TMCD o bien a cualquiera de los modos que la integran.

En este sentido, para explicar más fácilmente el papel de cada agente, se han separado las distintas actividades/fases del transporte.

## GESTIÓN DE LA CADENA TMCD

- Operador Logístico: Transitario / Consignatario de la mercancía / Empresa de Transporte Internacional

### FASE MARÍTIMA

- Naviero

### FASE PUERTO (INTERFAZ BUQUE-TIERRA)

- Naviero (o su representante, el Consignatario)
- Terminal marítima - Empresa estibadora
- Servicios básicos al buque y a la mercancía: remolque, practicaje, amarre, trincaje,...
- Administración portuaria
- Administración de la Aduana
- Administración marítima
- Transitario / Agente de Aduanas

### FASE TERRESTRE

- Empresa / Agencia de transporte por carretera
- Operador ferroviario

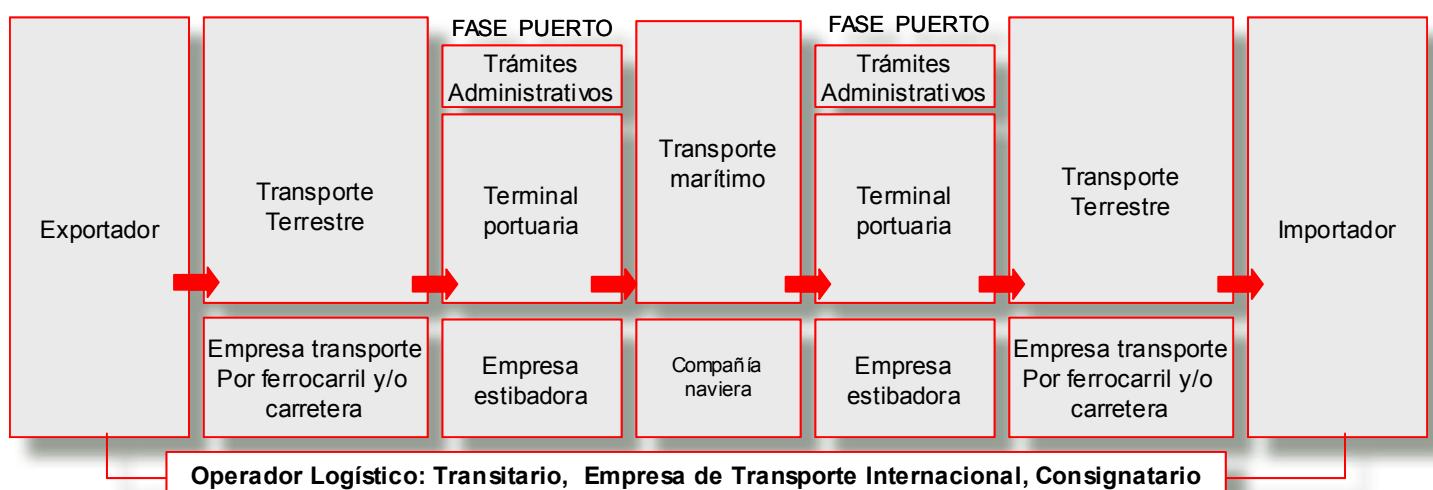


Figura 24.- Cadena del Transporte Marítimo de Corta Distancia

## GESTIÓN DE LA CADENA TMCD

### Operador Logístico

Transitario / Consignatario de la mercancía / Empresa de Transporte Internacional.

Persona física o jurídica que adquiere el compromiso frente al importador o exportador como transportista principal asumiendo todas las responsabilidades de la ejecución del contrato. Asimismo se encarga de coordinar, por cuenta del cargador, la gestión de la cadena logística desde origen a destino.

## FASE MARÍTIMA

### Naviero

Aunque existen diversas figuras alrededor del término naviero (propietario, arrendador, fletador, carrier ...) a efectos de esta guía lo definiremos como la persona física o jurídica propietaria del buque, o el que, sin serlo, lo tiene en fletamiento. En cualquiera de los casos, es un comerciante cuyo establecimiento es el buque. Está representado en el puerto por el consignatario, bien a través de un contrato de agencia o por una delegación de su propia empresa. Se puede dar el caso que el naviero desdoble esta representación, por un lado para las actividades relacionadas con la actividad del buque (solicitud de atraque, seguridad, aprovisionamientos etc) y, por otro, para las actividades comerciales (captación de carga para el buque).

Es entonces cuando pueden aparecer las figuras del Consignatario del Buque y del Consignatario de la Mercancía.

Otra variación sobre este caso es que el naviero no realice la captación de mercancía ante el cliente final (el cargador, transitario, etc.) en cuyo caso sus clientes pueden ser otras compañías navieras que en un puerto determinado están representadas por su propio consignatario de la mercancía o agencia. Esta situación es muy propia en los denominados servicios "Feeder", pero cada vez es más corriente al actuar las navieras con contratos - códigos compartidos - que nos pueden resultar familiares en el mundo de las líneas aéreas.

## FASE PUERTO (INTERFAZ BUQUE-TIERRA)

### Consignatario del buque

Empresa con un contrato de representación o agencia del naviero, que en su nombre se encarga de la tramitación y atención del buque en la escala en puerto.

Los consignatarios del buque podrán ceder a los consignatarios de las mercancías la presentación de sus mercancías correspondientes (tramo) dentro de un único manifiesto de carga o Declaración Sumaria de Depósito Temporal.

### Terminal marítima o Terminal portuaria y/o Empresa Estibadora

La Terminal Marítima, que bajo concesión o autorización de un espacio portuario por parte de la Autoridad Portuaria, tiene como actividad principal la de realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y transbordo marítimos, es decir realizar las labores de carga - estiba / descarga - desestiba de los buques, para la que ha obtenido la oportuna licencia de empresa estibadora.

A grandes rasgos, se puede decir que sus clientes, en el caso de mercancía en contenedor, son las navieras y sus

representantes en el puerto, mientras que en el caso de los buques de mercancía convencional, además de las navieras, puede ser también la empresa cargadora (exportador, importador, trader...) que haya fletado el buque.

La actividad puede estar disociada, pudiendo darse el caso de que una empresa sea la concesionaria del espacio y otra la que posee la licencia para realizar las labores de estiba.

### Practicaje

Operación de asistencia y guía a los buques en la entrada/salida de estos en el puerto y en las maniobras de atraque, desatraque y movimientos interiores dentro del mismo.

### Remolque

Se presta con un tipo de embarcación especialmente diseñada al efecto, que apoya a los buques en las maniobras de atraque, desatraque y movimientos interiores en el puerto. Este servicio es potestativo del Capitán del Buque con el asesoramiento del Práctico.

### Amarre

Operadores que asisten al buque en el atraque y desatraque atándolo con las amarras a los bolardos que hay destinados para ello en el muelle,

con objeto de garantizar la inmovilización del buque mientras se estén realizando las labores de carga/descarga.

### Retirada de residuos

Los buques en navegación marítima están sujetos al "Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques" conocido como MARPOL 73/78. La legislación de puertos española la recoge e integra, obligando a los buques que escalan en un puerto a abonar una tarifa fija - aplicada en función de diversas variables - por el servicio de recogida de desechos generados por buques y su traslado a la empresa de tratamiento autorizada por la Administración Portuaria, hagan o no hagan uso del mismo \*.

En el tráfico de línea regular con escalas frecuentes – como suele ser el caso del TMCD – esta tasa cuenta con reducciones.

### Trincaje

Empresas cuya actividad está dirigida a la sujeción de la carga de manera adecuada a cada tipo de mercancía con el fin de evitar desplazamientos durante el transporte marítimo.

### Administración Portuaria

En España son las Autoridades Portuarias las encargadas - entre otras competencias - de la provisión y gestión del suelo público portuario en los puertos declarados de interés general.

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante las define en su artº.- 24.1 como Entidades de Derecho Público.

Los artº 25 y 26 definen sus competencias y funciones.

Este es el caso de los puertos de Bilbao y Pasajes.

En lo que respecta a los puertos autonómicos, el puerto de Bermeo es gestionado por el Gobierno Vasco, teniendo como normativa de referencia el Reglamento de Actividades Portuarias recogido en el Decreto 236/1986, de 21 de octubre, estando en preparación la Ley de Puertos Vascos.

### Administración de la Aduana

Departamento de la Agencia Tributaria. Su actuación se ajusta al Código aduanero Comunitario del año 92, actualizado parcialmente por diversos Reglamentos.

Como resumen, se puede decir que realiza el despacho aduanero de las mercancías no comunitarias y la autorización de salida/entrada de las mercancías comunitarias. Es la responsable de la aplicación de la legislación aduanera y de la recaudación de los derechos arancelarios e impuestos.

### Administración Marítima

Dependiendo del Ministerio de Fomento, es la Capitanía Marítima la responsable, dentro de un gran número de funciones, de autorizar la entrada y salida de los barcos a puerto, inspeccionar las mercancías peligrosas a bordo o inspeccionar las condiciones de navegación de los buques.

### **Servicios de Inspección (Sanitaria, Fitosanitaria, Veterinaria, Calidad y Seguridad)**

Sólo intervienen cuando las mercancías son productos de consumo humano o animal y el origen / destino de las mismas son no comunitarios. En España las funciones están repartidas entre el Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad (Sanidad Exterior), Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (Fitosanitario y Veterinario) y el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (Soivre)

### **Agente Despachante (Agente de Aduanas / Transitario)**

Su actividad aparece para realizar los trámites ante la Administración de la Aduana y Administraciones Sanitarias y de Calidad cuando la mercancía tiene como origen o destino un país no comunitario, actuando por cuenta del importador / exportador.

## **FASE TERRESTRE**

### **Agencia de transporte por carretera**

Empresa autorizada administrativamente para actuar como intermediarios en la contratación de transporte terrestre. Contratan en nombre propio tanto con la empresa de transporte, como con el usuario o carga-

dor, ocupando por tanto la posición de usuario o cargador frente al transportista, y de transportista frente al usuario o cargador.

### **Empresa de transporte por carretera**

Empresa autorizada administrativamente para realizar la prestación del servicio de transporte por carretera.

### **Empresa ferroviaria**

Son empresas ferroviarias aquellas entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria otorgada por el Ministerio de Fomento, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de mercancías (o de viajeros) por ferrocarril. Las empresas ferroviarias deben, en todo caso, aportar la tracción, siendo consideradas también empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.

La empresa ferroviaria puede comercializar sus servicios de transporte directamente al cargador final (servicios multicliente) o bien fletan el tren a un único cliente que es quién lo comercializa.

### **Vehículo de transporte por carretera:**

Al igual que el buque, el camión se adapta a cada tipo de carga: camiones portacontenedores, de carga convencional, basculantes, trailers,..., favoreciendo con ello la comodidad

**Tren:** como en el caso anterior, el tren se adapta a la carga transportada mediante el uso de distintos vagones (plataformas, abiertos, cerrados, tolvas, ...)



## 1.9

# INFRAESTRUCTURAS y MEDIOS NECESARIOS EN LOS SERVICIOS DE UNA CADENA DE TMCD

En la figura 11 se definía como una de las condiciones necesarias (pero no suficientes) las infraestructuras portuarias.

En este capítulo haremos una revisión, no tanto de las características físicas de los puertos del País Vasco, como de las capacidades necesarias para acoger tráfico **mínimo** en TMCD. Hablar de tráfico mínimo **no quiere decir que sea suficiente desde el punto de vista de una terminal** (dadas las inversiones que generalmente requieren), sino más desde el punto de vista de la viabilidad de una línea regular.

En la tabla - esquema siguiente vemos una aproximación teórica a los parámetros que permitirían contar con un servicio regular marítimo para un tráfico anual de 998.000 toneladas según el tipo de buque.

PUERTO DE BILBAO



PUERTO DE PASAJES



PUERTO DE BERMEO



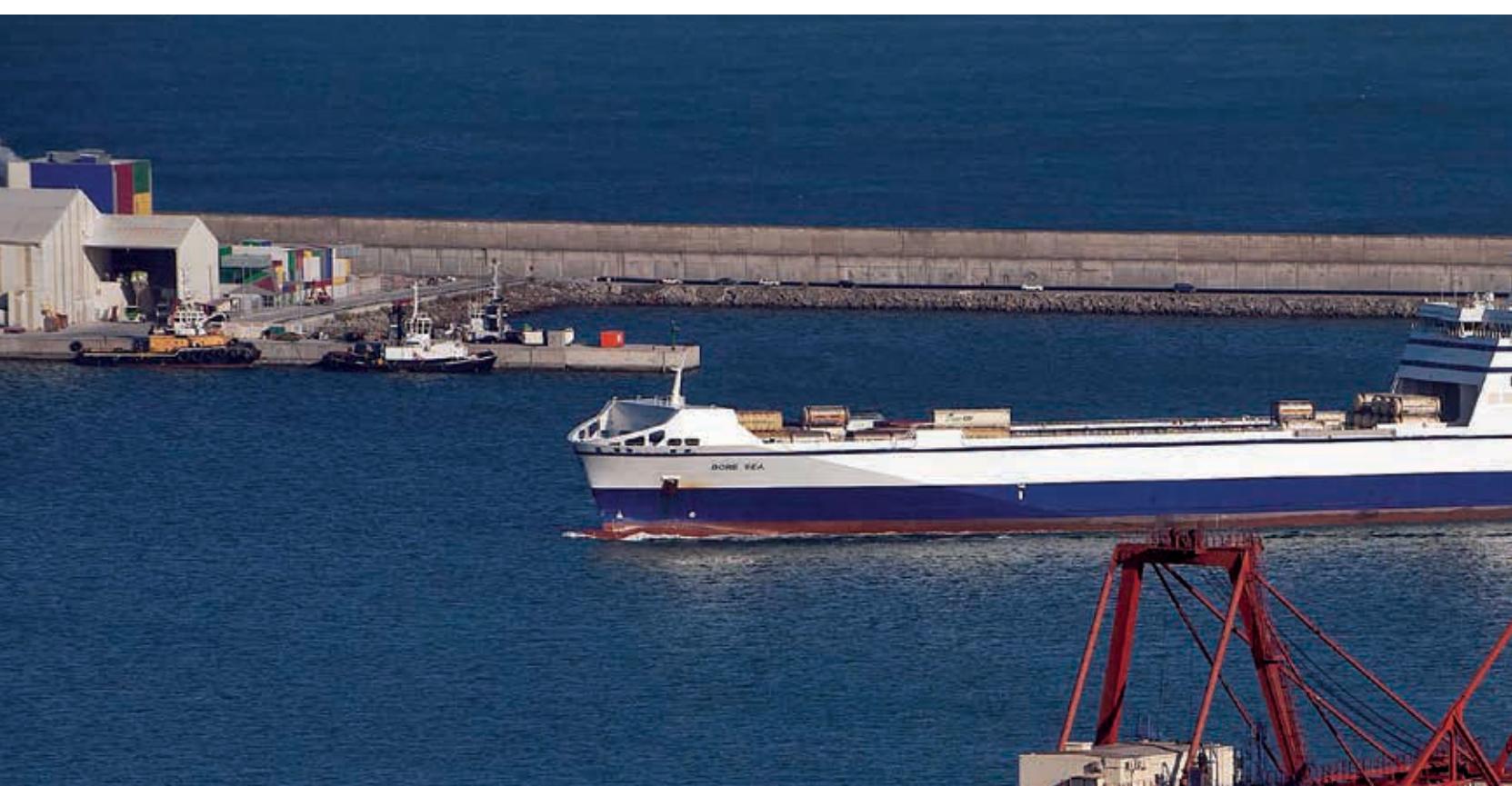
Figura 25.- Parámetros y condiciones mínimas de viabilidad (teórico)

Características	RO-RO	LO-LO (Contenedores)	LO-LO (Convencional)
Buque	Buque para 190 plataformas Flete por día <sup>1</sup> : 19.500\$	Buque de 550 TEUs. Flete día <sup>1</sup> : 6.250\$	Buque de 2.400 GT Flete día <sup>1</sup> : 3.350\$
Terminal	1 plataforma = 12 x 2,5 m. = 30 m <sup>2</sup>  espacio circundante mínimo = 0,6 m contorno = 48,84 m <sup>2</sup> plataforma  Superficie mínima estimada para 380 (190x2) plataformas = 18.600 m <sup>2</sup> + Zonas de maniobra, muelle, recep- ción, rampa/s.  En términos generales 3,5 Has	Contenedor 40ft (FEU) = 30 m <sup>2</sup>  Contenedor 45ft = 13,6 x 2,5 = 34 m <sup>2</sup>  Superficie necesaria para 500 FEUs (equivalentes a 500 plataformas) = Aprox: 17.000 m <sup>2</sup> sin apilar Apilados a 4 alturas = 4.250 m <sup>2</sup> Apilados a 6 alturas = 2.835 m <sup>2</sup>  En términos generales 2 Has	Variará en función de la tipología de los productos que tengan cabida  Superficie 40.000 m <sup>2</sup> para producti- vidad mínima de 10 tm./m <sup>2</sup>  En términos generales 4 Has
Operativas	3 salidas semanales con un grado de ocupación del 80% 150 plataformas de ida y 150 de vuelta para un tráfico.  Equipo: rampa; tug master Ventaja: disponibilidad inmediata de las plataformas	3 salidas semanales de 200 FEUs de ida y 200 FEUs de vuelta (80% ocupación)  Equipo en tierra. Grúas de muelle, grúas de patio. Disponibilidad casi inmediata de los contenedores, ajustada a las necesidades del cliente. El muelle puede funcionar de almacén regulador	2 salida semanales 9.600 tm. semanales (ida y vuelta)  Equipo en tierra: Grúas de muelle y maquinaria de patio. Disponibilidad casi inmediata de los contenedores, ajustada a las necesidades del cliente. El muelle puede funcionar de almacén regulador
Accesos e intermodalidad	Concentración de los flujos de entra- da y salida al puerto por los accesos viarios.	Posibilidad de reparto modal opti- mizado en función de las distancias: carretera, ferrocarril	Posibilidad de reparto modal opti- mizado en función de las distancias: carretera, ferrocarril

<sup>1</sup> a 6-12 meses Dic2011. El dato hay que tomarlo como referencia comparativa a una fecha, más que en su valor absoluto dada las fluctuaciones que, incluso a diario, se pueden producir en el mercado.

Es difícil sacar una conclusión clara sobre qué tipo de servicio es más eficiente. El hecho cierto es que en los puertos vascos cualquiera de estos tipos de servicios ya existen. Además los buques Ro-Ro han ido evolucionando hacia los CON-RO capaces de llevar en cubierta o en bodega (sobre casetes) Contenedores.

Para el cliente esta realidad le ofrece una buena ventaja competitiva. Podrá contrastar ofertas y elegir la que mejor se adapte a sus necesidades logísticas.





## 2. ANÁLISIS DAFO DEL TMCD

## 2.1

# FORTALEZAS

### FASE MARÍTIMA

- Inexistencia de barreras orográficas que congestionen la infraestructura.
- Sin restricción de horarios y días de actividad: navegación en fin de semana.
- Alto nivel de seguridad, mínima accidentalidad.
- Para los transportes especiales se evita tener que pedir autorizaciones complementarias de transporte en los países de tránsito. Se elimina el acompañamiento y la escolta.
- Mayor estabilidad del precio ante variaciones de los combustibles.
- Bajos costes externos por unidad de transporte gracias a un menor consumo energético, mayor seguridad y menor impacto medio-ambiental que el resto de modos
- Capacidad técnica de los buques para aportar la regularidad y frecuencia necesarias desde el punto de vista logístico.
- Coordinación entre navieras para incrementar la calidad del servicio.
- Oferta económica no sujeta a estacionalidad.
- Participación activa en políticas sociales: menor impacto en la vida de los trabajadores itinerantes.
- Versatilidad: es posible transportar cualquier mercancía o vehículo con carga.

### FASE PUERTO

- Elevada capacidad física y funcional de las terminales portuarias, con posibilidad de adaptación a variaciones en la demanda.
- Concentración de oferta de servicios logísticos y de información en los puertos, lo que aplicado al TMCD puede contribuir a una más ágil y eficiente consolidación de cargas.
- Puertos vascos bien situados para su enlace con Europa Atlántica.
- Conexión ferroviaria desde las propias terminales marítimas. Intermodalidad plena.
- Oferta especializada con altos rendimientos.
- Las zonas de influencia cercanas a los puertos concentran actividad comercial e industrial.
- Horarios adaptables al tráfico.

### FASE TERRESTRE

- Adaptación a las horas de recogida / recepción de los clientes.
- Amplia oferta de plataformas en función de los tipos de productos objeto de transporte.
- Transporte para proyectos y cargas especiales.

## 2.2

### DEBILIDADES

#### FASE MARÍTIMA

- Se precisan volúmenes importantes de carga para una línea regular.
- Mayor inversión de puesta en marcha.
- Menor velocidad de la vía marítima, lo que conlleva mayores tiempos de tránsito para recorridos exactamente iguales, compensados por sus 24 horas de operatividad.
- Mayor rigidez en la oferta.

#### FASE PUERTO

- Elevado coste de algunos servicios portuarios. Dificultad para promover la competencia
- Ocasional falta de compatibilidad funcional entre el lado terrestre y el marítimo: diferentes capacidades y frecuencias.
- Ocasionalmente más trámites administrativos.
- Multiplicidad de agentes involucrados.
- Necesidad, en determinados tipos de tráfico, de alta ocupación de superficie portuaria.
- Tarifas portuarias muy complejas e inexistencia de un equivalente en carretera (salvo peajes y tasas).
- Aplicación del Código ISPS en los puertos y buques. No aplicable en la carretera.

#### FASE TERRESTRE

- Servicios de transporte por carretera a/desde puertos dependientes en exceso del tráfico portuario.
- Escasez de oferta multicliente ferroviaria.



## 2.3 OPORTUNIDADES

### FASE MARÍTIMA

- Saturación de los pasos fronterizos de los Pirineos.
- Impacto mediambiental menor y mejor valorado.
- Congestión en las vías centroeuropeas.
- Dificultad en la ampliación de las autopistas fronterizas.
- Peajes en las carreteras.
- Incremento en la inseguridad en las áreas de servicio internacionales.
- Mayor rigidez en la reglamentación sobre la coordinación y descanso en el transporte terrestre.
- Tarificación de las infraestructuras por parte de la UE: Euroviñeta.
- Impulso de la UE al transporte sostenible.
- Menor impacto social. Reduce los tiempos de estancia fuera de plaza de los transportistas.
- Ampliación el ámbito económico de la Unión Europea.

### TENDENCIAS LOGÍSTICAS

- Unidades homogéneas de carga y operativas de transferencia de carga en los puertos.
- Concentración empresarial y espacial en casi todos los sectores económicos: las factorías se especializan.
- Producción y distribución a escala europea. Mayor participación de los intercambios intracomunitarios.
- Incremento del transporte de largo recorrido, fruto de la ampliación de los países miembros de la UE.
- Incremento del precio del gasóleo y su incorporación al coste.
- La nueva revisión del Libro Blanco señala como objetivo a conseguir la eficiencia del transporte, una vez superada la fase de la eficacia.



## 2.4 AMENAZAS

### FASE MARÍTIMA

- Modernización y ampliación de las carreteras.
- Alta calidad del transporte por carretera.
- Exigencia de reducción de emisiones del 40% para el horizonte 2050, con inicio en 2015 para los buques que operen en desde Ushant hasta el Báltico.

## ¿RESULTADO?

Las distintas opciones que ofrecen las empresas que operan en el mercado real del TMCD salvan los obstáculos comentados y ofrecen una colaboración práctica entre entre los distintos modos de transporte que conforman la cadena logística intermodal

¿Cuál es el resultado?

- Un servicio “Justo a tiempo - JIT” superior.
- Un transporte flexible y adaptado a las necesidades del cliente
- Costes eficientes
- Una imagen de empresa comprometida con el medio ambiente

(+)





A wide-angle photograph of a bustling port. In the foreground, several shipping containers are stacked or being transported by trucks. A prominent blue gantry crane stands in the middle ground. In the background, a large white cargo ship with the letters 'MSC' on its hull is docked. The sky is clear and blue.

### 3. NORMATIVA Y DOCUMENTOS EN EL TMCD

Sin ánimo de hacer una relación exhaustiva de la normativa de aplicación, a continuación se señalan algunas de las normas más importantes que **afectan a cada modo de transporte** y que en su conjunto formarán parte del TMCD.

### 3.1

## TRANSPORTE TERRESTRE (internacional y/o nacional)

### General

- Convenio CMR: El contrato de transporte internacional de mercancías por carretera está regulado por el Convenio CMR (Ginebra, 1956 - ratificado por España en 1974). Este Convenio se aplica a todos los contratos de transporte público de mercancías por carretera (con alguna pequeña excepción), en los que el lugar de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega estén situados en dos países diferentes, si uno al menos de estos países es firmante del Convenio.
- Ley 16/87 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. (BOE 31). (Modificada por: Ley 13/96, de 30 de diciembre; Ley 66/97, de 30 de diciembre; Real Decreto-Ley 6/1998, de 5 de junio; Real Decreto Ley 4/2000, de 23 de junio; Ley 14/00, de 29 de diciembre; Ley 24/2001, de 27 de diciembre; Ley 29/2003, de 8 de octubre, y Ley 25/2009, de 22 de diciembre).
- Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT). (Modificado por RD 858/1994, 29-4, por RD 1136/97, 11-7, por RD 927/98, 14-5, por RD 1830/99, 3-12 y por RD 1225/2006, 27-10. Parcialmente derogado por L 13/96, 30-12. Los títulos VII y VIII han sido afectados sustancialmente por la Ley 39/2003, 17-11, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.) (BOE 8-10).
- ORDEN FOM/238/2003, de 31 de enero, por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera. (Documento de Transporte).
- Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

- Código Aduanero Comunitario - Reglamento (CEE) nº 2913/92.
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

### **Ferrocarril**

- Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

### **Acceso a la profesión**

La prestación del servicio de transporte de mercancías en España exige estar en posesión del correspondiente título administrativo (autorización), para lo cual se han de cumplir una serie de requisitos previos, estando por lo demás plenamente liberalizado.

- Directiva 96/26/CE del Consejo, de 29 de abril de 1996, relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías y de transportista de viajeros por carretera, así como al reconocimiento recíproco de los diplomas, certificados y otros títulos destinados a favorecer el ejercicio de la libertad de establecimiento de estos transportistas en el sector de los transportes nacionales e internacionales.
- Orden FOM/2185/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera.
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (LOTT).

### **Tacógrafo**

- Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.
- Reglamento (CE) nº 1360/2002 de la Comisión, de 13 de junio de 2002, por el que se adapta por séptima vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (Texto pertinente a efectos del EEE).
- Orden FOM/1190/2005, de 25 de abril de 2005, regula la implantación del tacógrafo digital en España.

### **Pesos y dimensiones**

- Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se estable-

JUNIO 2014.

EN PREPARACIÓN:  
PROYECTO DE ORDEN  
MINISTERIAL POR EL QUE SE  
MODIFICA EL REGLAMENTO DE  
ORDENACIÓN DE TRANSPORTES  
TERRESTRES  
(ROTT).



cen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.

- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- Orden Pre/3298/2004, de 13 de octubre, por la que se modifica el Anexo IX «Masas y Dimensiones», del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.
- Orden Pre/52/2010, de 21 de enero, por la que se modifican los anexos II, IX, XI, XII y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

#### **Tiempos de conducción y descanso**

- Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
- Reglamento 561/06/CE sobre tiempos de conducción y descanso.
- Real Decreto 902/2007, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
- Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.
- Real Decreto 1163/2009, de 10 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.

#### **Formación de conductores**

- Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) no 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo.

- Real Decreto 1032/2007 de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera.

#### Otros

- Ley de Economía Sostenible, de 10 de marzo de 2011.
- Reglamento Nº 11 relativo a la supresión de discriminaciones en materia de precios y condiciones de transporte, en aplicación del apartado 3 de artículo 79 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea.
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
- Orden FOM/2184/2008, de 23 de julio, por la que se modifica la Orden de 25 de abril de 1997, del Ministerio de Fomento, por la que se establecen las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.

Una buena recopilación de la normativa de transporte por carretera y en ferrocarril se puede encontrar en:

<http://www.fomento.es>

y específicamente de ferrocarril en

<http://www.vialibre-ffe.com>



## 3.2

# TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

Además de la normativa mencionada anteriormente, que afecta a la fase de transporte terrestre, a la cadena TMCD le es de aplicación la legislación vigente en lo que concierne a las otras dos fases:

### FASE MARÍTIMA

- El Contrato de Transporte Marítimo se puede plasmar en un Conocimiento de Embarque ó Bill of Lading. **Éste, en cuanto al clausulado, se puede regir por las cláusulas libremente acordadas** o por alguno de los convenios internacionales en vigor. El más utilizado, el denominado **Reglas de La Haya-Visby del año 1924**, España lo incorporó a su legislación en el año 1949. Posteriormente, promovido por Naciones Unidas (CNUDMI)\*, se firmaron las Reglas de Hamburgo (1978) y el pasado 2010 las **Reglas de Rotterdam** también fruto de la misma organización.  
Estas últimas, que aún no cuentan con la ratificación del número de países necesarios para hacerlas operativas, presentan como gran novedad que se aplican por primera vez a un transporte no exclusivamente marítimo. Es decir, serán de aplicación a todo transporte intermodal que cuente con una fase marítima.
- Código Aduanero Comunitario - Reglamento (CEE) nº 2913/92.
- Reglamento (CEE) nº 2454/93, de 2 de julio de 1993, por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) nº 2913/92 del Consejo por el que se establece el Código Aduanero Comunitario
- Orden 27 de julio de 1995 por la que se establece el modelo de declaración sumaria para el tráfico marítimo (BOE 3 de agosto 1995)

- Real Decreto 2319/2004, de 17 de diciembre, por el que se establecen normas de seguridad de contenedores de conformidad con el Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores.
- Convenio Marpol. Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973, enmendado y modificado por MEPC.51(32), MEPC.57(33), MEPC.58(33), MEPC.59(33), MEPC.68(38) y MEPC.75(40).

#### FASE PUERTO

- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Real Decreto 1249/2003 de 3 de octubre sobre formalidades de información exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o salgan de estos.
- Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, modificado su anexo por Orden FOM/1667/2011, de 6 de junio.

El buque Federal Margaree en el puerto de Pasajes.  
Foto. Iñigo Arizmendi. Diario Vasco



### 3.3

## DOCUMENTOS EMPLEADOS

De nuevo, el detalle que se presenta no es exhaustivo, recogiendo los más utilizados.

### TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

**CARTA DE PORTE:** constituye la prueba de la existencia del contrato de transporte y se rige por el Convenio CMR cuando al menos el país de carga o el de entrega lo ha suscrito. La inexistencia o pérdida de la Carta de Porte no afecta a la validez del contrato de transporte.

Desde el punto de vista Aduanero

**DUA:** constituye el documento básico por el que se presentan las declaraciones aduaneras de importación o exportación ante la Aduana para la autorización de entrada o salida de productos procedentes de países no comunitarios.

### TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

**CARTA DE PORTE:** constituye la prueba de la existencia del contrato de transporte, tanto en el ámbito de transporte por carretera como del transporte ferroviario.

**DOCUMENTO DE TRANSPORTE:** debe acompañar al transportista por carretera, figurando en él información precisa respecto a los contratantes y los intermediarios, así como la identificación de las matrículas del equipo de transporte utilizado y de las mercancías.

**BILL OF LADING (B/L)** ó conocimiento de embarque: utilizado principalmente en el TMCD de mercancía convencional, sirve para acreditar que el transportista marítimo ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, constituyendo prueba de la existencia del Contrato de Transporte y de la titularidad de la propiedad de la carga, a favor de su legítimo tenedor, y mediante el cual, y exclusivamente, se tiene derecho a recibir en el puerto de destino la mercancía, en el estado y

cantidad que fue embarcada. Cumple una triple función:

- Recibo de las mercancías embarcadas y certificado del estado en que éstas se encuentran.
- Prueba del contrato de transporte, cuyas condiciones pueden figurar al dorso.
- Documento acreditativo de la propiedad de la mercancía transportada, negociable y admitido por los bancos en los créditos documentarios como representación de las mercancías (cuando están emitidos a la orden).
- Necesario para realizar el despacho correspondiente en la Aduana cuando se trata de mercancía no comunitaria.

**SEA WAYBILL:** Utilizado principalmente en el TMCD de mercancía en contenedor, tiene las mismas características del B/L excepto que no es endosable al no poder ser nunca emitido a la orden. Pero aún así presenta una serie de ventajas sobre el conocimiento de embarque que lo hacen especialmente atractivo cuando se está hablando de TMCD.

Desde el punto de vista operativo, **el Sea Waybill puede tomar la forma de un documento o bien de una simple transmisión electrónica**, por medio de la cual los agentes del naviero en origen autorizan la entrega en destino. Por tanto, el receptor podrá retirar la mercancía simplemente acreditando que es la persona o entidad autorizada para la recepción, o lo que es lo mismo sin tener que presentar el Sea Waybill al agente del naviero en destino.

Se puede decir que este documento permite contratar un transporte intermodal marítimo “puerta a puerta” como si se tratase de un transporte internacional.

Es especialmente recomendable cuando quién contrata el transporte es el exportador, ofreciéndole entre otras ventajas:

- 1.- La naviera / agente marítimo asume la responsabilidad de toda la cadena de transporte, protegiendo directamente los intereses de su cliente (exportador).
- 2.- No existe posibilidad de extravío de documentos.
- 3.- El Sea Waybill puede ser admitido en operaciones de créditos documentarios en términos similares a los B/L.

**EL SEA WAYBILL TIENE GRANDES VENTAJAS OPERATIVAS SOBRE EL B/L O CONOCIMIENTO DE EMBARQUE POR LO QUE ES EL DOCUMENTO MÁS UTILIZADO COMO CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO, ADEMÁS DE OFRECER LA POSIBILIDAD DE INTEGRAR TODA LA CADENA INTERMODAL.**

“ LA TRAMITACIÓN ADUANERA ES LA MISMA PARA LA MERCANCÍA TRANSPORTADA EN BUQUE O EN CAMIÓN SI EL ORIGEN/DESTINO DE LA MERCANCÍA ES UN PAÍS NO COMUNITARIO ”

- 4.- Importante ahorro de costes en mensajería, impresos etc. pudiendo retirar el destinatario la mercancía sin necesidad de esperar a los documentos. Es un buen modelo para aprovisionamientos just-in-time.
- 5.- El exportador controla en todo momento la propiedad de la mercancía y con ello, puede desde cambiar el nombre del receptor, retrasar o paralizar la entrega. Esta seguridad del exportador se traduce en una cierta inseguridad del importador que puede ser solventada mediante la incorporación de algunas cláusulas especiales.
- 6.- Si bien no es endosable, basta con que el exportador emita un “Entréguese” a nombre del receptor. Éste podrá endosar a un tercero esta instrucción, y así sucesivamente.

Además, el Sea Waybill se adapta a un servicio “puerta a puerta” con alguna de sus modalidades - Linerwaybill ó Multidoc- utilizado por las navieras que trabajan en el mercado del contenedor, asumiendo el transportista marítimo (convertido aquí en Operador Logístico) en el custodio de los contenedores desde que las recibe hasta que los entrega a su destinatario acreditado, pero desconociendo el contenido de los mismos, salvo que se trate de mercancías peligrosas.

#### **Otros documentos desde el punto de vista Aduanero**

##### **T2L:**

- Si la mercancía es comunitaria y el servicio cuenta con el reconocimiento de la Aduana como “servicio de línea regular”, el propietario de la mercancía no precisa aportar documentación alguna.
- En caso de que el servicio de TMCD se realice sin tener este reconocimiento por las Aduanas, la naviera, por cuenta del propietario de la mercancía, deberá acreditar que la misma es comunitaria presentando un documento denominado T2L, o en su lugar el manifiesto visado del buque, o una factura comercial en el que se consigne llamativamente la palabra “T2L”.

**DUA:** constituye el documento por el que se presentan las declaraciones aduaneras de importación o exportación ante la Aduana para la autorización de entrada o salida de productos procedentes de países no comunitarios.

### 3.3.1. INCOTERMS

Se denomina Incoterms a una serie de términos comerciales preacordadas entre el comprador – vendedor recomendados por la Cámara de Comercio Internacional y aceptados como norma internacional y aplicables a nivel nacional que tiene por objeto **homogeneizar la interpretación de los contratos de compra-venta internacionales**. Aunque no son propiamente aplicables al contrato de transporte, éste si forma parte de compra-venta y, por tanto, resultan extremadamente interesante hacer una buena elección cuando se está comprando o vendiendo al exterior.

El 1 de enero de 2011 ha entrado en vigor la última revisión de los Incoterms, siendo conocidos como Incoterms 2010. Existe un importante abanico de términos que al tiempo recogen desde los menores costes y responsabilidades del exportador al caso contrario. Entre ellos cabe destacar:

**EXW :** (“Ex Works”). Se puede traducir como “a pie de fábrica”. Tras las siglas debe indicarse el nombre de la ciudad donde se localizan las instalaciones del exportador. Es aplicable a todas las compraventas internacionales, con independencia de cual sea el medio de transporte empleado. El exportador se compromete a entregar la mercancía debidamente embalada y el plazo y lugar (sus almacenes) convenido y a ayudar al importador en los trámites que precise para despachar la mercancía en aduanas (países no comunitarios). El importador corre con todos los gastos y riesgos desde que se hace cargo de la mercancía.

**FAC:** (“Free carrier”). ó “franco transportista”. Tras las siglas debe indicarse el nombre de la ciudad donde se localizan los almacenes (país exportador) donde el importador se hace cargo de la mercancía: FCA fábrica exportador, FCA almacén transportista en origen o FCA puerto.

### Proyecto BLUE BELT

Se conoce con esta denominación un proyecto piloto que tiene como objetivo equiparar los procedimientos administrativos del TMCD con los del transporte por carretera, con objeto de eliminar la consideración de que todo lo que se transporta en barco es “mercancía no comunitaria”.

Aún en fase de proyecto piloto, las observaciones que se realizan desde el área aduanera de la Dirección General encargada de la Fiscalidad y Unión Aduanera (TAXUD) hacen presumir que su finalidad está más centrada en el control de las mercancías que en el objetivo inicialmente propuesto.

El año 2014 será decisivo para conocer el alcance de este proyecto, que no debería suponer ningún tipo de tramitación añadida para los usuarios (cargadores) que utilicen los distintos servicios del TMCD.

**FAS:** (“Free alongside ship”). “Franco al costado del buque”. Se debe indicar el nombre del puerto. El exportador entrega las mercancías en el lugar/puerto señalado.

**FOB 2010:** (Free on Board – Franco a bordo). Este es uno de los incoterms con modificaciones en la versión 2010. En la misma la trasferencia del riesgo se realiza en el momento que la mercancía está ya a bordo del barco y no sólo “suspendida” sobre el barco como en la versión FOB2000.

**CFR 2010** (“Cost & Freight; Coste y Flete”). Debe ir la abreviatura seguida del puerto de descarga. El exportador corre con los gastos del transporte hasta el puerto de destino aún sin descargar, si bien el riesgo lo asume el importador desde el momento que está cargado.

**CIF 2010** (“Cost, Insurance and Freight”) ó Coste, Seguro y Flete. Se debe indicar el puerto de descarga. En materia de riesgos para el exportador e importador son los mismos que el CFR, siendo en este caso el exportador quién asume el seguro de la mercancía durante el transporte.

**DDP** (“Deivered duty paid”) ó “Entregado derechos pagados” y debe estar seguido del nombre de la ciudad de las instalaciones del importador. El exportador asume todos los gastos hasta la puesta en las mismas.



### 3.3.2 SEGUROS

El contratar o no un seguro es decisión del propietario de la mercancía en cada momento.

Al igual que en el comercio internacional se ha ido hacia la homeogeneización de los contratos de compra-venta (incoterms) también se ha hecho lo propio con los contratos de seguros, de manera que tanto las coberturas como los tipos de contrato son muy similares, con independencia del país en el que se contrate. Se basan en las cláusulas inglesas (I.C.C) realizadas por el Instituto de Aseguradores de Londres (Institute of London Underwriters).

Las modalidades más conocidas de seguros internacionales son:

- I.C.C.-A: Equivalente a un todo riesgo técnico. Ofrece la cobertura más amplia
- I.C.C.-B: Equivalente a un todo riesgo accidental de mar, incluyendo mojaduras por agua y pérdida total de bultos por caída durante la carga y la descarga.
- I.C.C.-C: Equivalente a las condiciones generales de la póliza española, extendiendo la duración del seguro, en función de lo que primero ocurra, hasta la entrega en almacén del receptor o hasta un período de 60 días después de la descarga.

Los riesgos relativos a la carga susceptibles de cobertura en relación con el buque pueden ser los siguientes:

- Pérdidas, faltas, daños y otras responsabilidades.
- Disposición de cargas averiadas
- Falta de retirada de la mercancía por el destinatario.
- Responsabilidades por daños e indemnizaciones a terceras personas (que no sean tripulantes).
- Responsabilidades por pérdida o daños a propiedades de terceros sujeto en todos los casos a una serie de condiciones detalladas en las Reglas del Club.



## 3.4

### CUADRO COMPARATIVO

Si bien, como hemos podido ver, la normativa es profusa – hay que reconocer que estamos hablando de una cadena intermodal que, al fin y al cabo, superpone normativa – en este apartado merece la pena hacer un esfuerzo por ponerse en la posición del cargador, usuario del servicio de TMCD y tratar de aclarar.

¿Cuáles serían las posibles relaciones contractuales y responsabilidades que pudiera asumir o derivar?

Figura 26.- Documentos y normativa

	CARRETERA	MARÍTIMO
Contrato	Carta de Porte	Contrato entre partes ó adhesión Sea Waybill o similares B/L – conocimiento de embarque
Normativa	Convenio de Ginebra - CMR (Internacional) Contrato de Transporte (nacional)	La jurisdicción que se estipule en el contrato. Reglas de La Haya – Visby

A título informativo y orientativo, pero no normativo, a continuación se recogen algunas de las obligaciones y responsabilidades más comunes de los **contratos de transporte marítimo**, sin olvidar que las obligaciones y responsabilidades serán realmente las que emanen del contrato firmado entre las partes.

Figura 27.- Resumen (no exhaustivo) de obligaciones y responsabilidades

	CARGADOR	NAVIERA
Obligaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Descripción de la mercancía, peso, etc.</li> <li>- Identificación de si es o no mercancía peligrosa.</li> <li>- Instrucciones respecto al tiempo y lugar de entrega.</li> <li>- Pago del flete.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transporte y custodia de las mercancías/trailer etc. hasta su entrega.</li> <li>- El buque deberá tener las condiciones necesarias para su navegación y para acomodar adecuadamente la mercancía.</li> <li>- Entregar la mercancía/trailer etc. con presentación de documento que lo acredite en las condiciones estipuladas en el contrato.</li> </ul>
Responsabilidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Como regla general, se entiende que el cargador será responsable de la pérdida o daño sufrido por el porteador cuando tal pérdida o daño hayan sido originados por culpa de una negligencia del cargador, empleados o agentes.</li> <li>- De ahí deriva la necesidad de realizar una correcta descripción de las mercancías y su estiba en el equipo de transporte.</li> <li>- Ligado, no tanto a la relación y responsabilidades con el transportista marítimo sino con la relación comercial con su cliente/proveedor internacional, el cargador podrá utilizar el Incoterm más adecuado para su operación de compra-venta y al tiempo asegurar la operación con un contrato de seguro acorde a sus necesidades operativas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De la pérdida o daño que resulte de su negligencia, salvo que se pruebe que no ha sido por ella.</li> </ul> <p>Entre las exenciones de responsabilidad podemos señalar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exención de responsabilidad por cualquier pérdida o daño si la pérdida o el daño fue causado por: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acto u omisión del comerciante o de la persona.</li> <li>• Insuficiencia de - o estado defectuoso - del embalaje o del marcado.</li> </ul> </li> <li>• Manipulación, carga, estiba o descarga de las mercancías por o en nombre del cargador.</li> <li>• Vicio propio de las mercancías.</li> <li>• Huelga, cierre patronal, interrupción o restricción del trabajo.</li> <li>• Cualquier causa o suceso que el transportista marítimo no haya podido evitar y las consecuencias de lo que no pudo evitar, habiendo realizado las diligencias razonables.</li> <li>• Cualquier acto u omisión del transportista marítimo cuyas consecuencias no podía razonablemente prever.</li> <li>• Cumplimiento de las instrucciones de cualquier persona con derecho a darlas.</li> <li>• Fuerza mayor.</li> </ul>





4. CARRETERA, FERROCARRIL Y TMCD

# ¿POSIBLES ALIADOS?

## 4. 1

# ESTRUCTURA DE COSTES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL (CARRETERA / FERROCARRIL)

En este capítulo realizaremos una aproximación a la estructura de costes de una empresa de transporte internacional por carretera. Se incluye también una aproximación a los costes del transporte ferroviario a modo informativo. Si bien ambos modos son competencia del TMCD en los trayectos internacionales, pueden ser - y lo son - sus principales aliados por cuanto su concurso es indispensable para trabajar en un proyecto de TMCD "puerta a puerta".

### Transporte (internacional/nacional) por carretera

Desde el punto de vista de una empresa exportadora / importadora, el transporte por carretera internacional resume su precio a tanto el kilómetro o a tanto por viaje.

Tras esa cifra se recogen, para la empresa que ofrece servicios de transporte por carretera, unos capítulos de costes que varían fundamentalmente si se trata de una empresa con estructura o sin ella (autéonomo unipersonal).

Una aproximación teórica muy rigurosa a la estructura de costes y al coste por kilómetro, la podemos encontrar en el Observatorio de Costes del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco en la aplicación OTEUS.



The screenshot shows the main interface of the OTEUS application. At the top, there's a header with the logo of the Department of Environment, Energy and Territorial Policy, and a navigation bar with links like 'Gobierno', 'Ayuda', 'Página', 'Accesibilidad', 'Sociedad digital', 'Organización', 'Servicio', 'Áreas', and 'Búsquedas'. The main content area has a title 'PRESENTACIÓN DEL SIMULADOR' with a red truck icon. Below it, there's a section titled 'NUEVA SIMULACIÓN' with a note about starting a new simulation. On the left, there's a sidebar with a 'Bloqueo Avanzado' section and links to 'Presentación del simulador', 'Nuevo simulador', 'Abrir simulación', and 'Guardar simulación'. At the bottom, there's a footer with links to 'Información Legal', 'COMPAÑÍA CON LAS PERSONAS', and 'ESTRATEGIA DE DESARROLLO SOSTENIBLE'.

Figura 28.- Portal OTEUS

<http://www.garraioak.ejgv.euskadi.net/r41-10714x/es/s46aSIMUCOSTESWar/S46AAyuda.jsp>

Al margen de los propios costes que se mencionan a continuación, existen dos parámetros fundamentales que influyen en la competitividad del transporte (sea cual sea el modo): minimizar los tiempos del equipo parado y los viajes en vacío.

Figura 29.- Esquema de costes en el transporte por carretera

Costes fijos	Costes variables
Amortización vehículo	Combustible
Financiación vehículo	Neumáticos
Personal	Mantenimiento
Seguros	Reparaciones
Costes Fiscales	Peajes
Otros gastos variables: tfno.	Dietas
Gastos Administración y otros costes indirectos	Otros

Figura 30.- Estructura de Costes. Camión de carretera internacional. Febrero 2014. Observatorio de costes del Gobierno Vasco (OTEUS)



### Transporte (internacional / nacional) por ferrocarril

Por otro lado, con objeto de dar una idea general de lo que puede ser la estructura de costes del transporte ferroviario, a continuación se indican los principales capítulos:

Figura 31.- Esquema de costes en el transporte ferroviario\*

Costes fijos	Costes variables
Canon por acceso a la infraestructura	Canon por circulación
Canon por reserva de capacidad	Tarifa por utilización de terminales
Locomotoras: amortización, financiación y otros gastos	Tarifa por maniobras
Material rodante: amortización, financiación y otros gastos	Tarifa por manipulación de UTIs
Personal	Energía
	Mantenimiento de locomotoras y material rodante

Al igual que el TMCD, también el transporte por ferrocarril tiene sus factores de viabilidad. Recientemente, en el informe “Tomando la vía hacia un transporte de mercancías inteligente” editado por PriceWaterhouseCooper (PwC), se indica que “considerando las características operativas y económicas del ferrocarril, su mercado intermodal objetivo se concentra en las distancias superiores a los 350-400 km”.

Como puede observarse en el gráfico, las variables son múltiples a la hora de incidir en el coste y, por tanto, en el precio del servicio, y si bien es generalmente aceptado que un convoy no es competitivo para distancias de menos de 300 km, en determinadas circunstancias pueden ser este tipo de servicios viables.

\* Estudio comparativo de costes del transporte de mercancías por ferrocarril en España, Francia y Alemania. Anfac. Marzo 2010

Por ejemplo, cuando es capaz de absorber los costes fijos con una rotación elevada. Un caso práctico es el que mantiene Seat desde Martorell al puerto de Barcelona.

Como en el transporte marítimo, el volumen y su regularidad son variables clave para la viabilidad de los servicios.

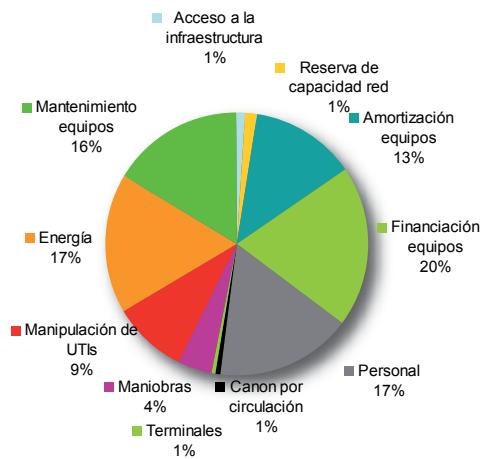


Figura 32.- Estructura de Costes. Estudio comparativo de costes del transporte de mercancías por ferrocarril en España, Francia y Alemania. Anfac. Marzo 2010



## 4. 2

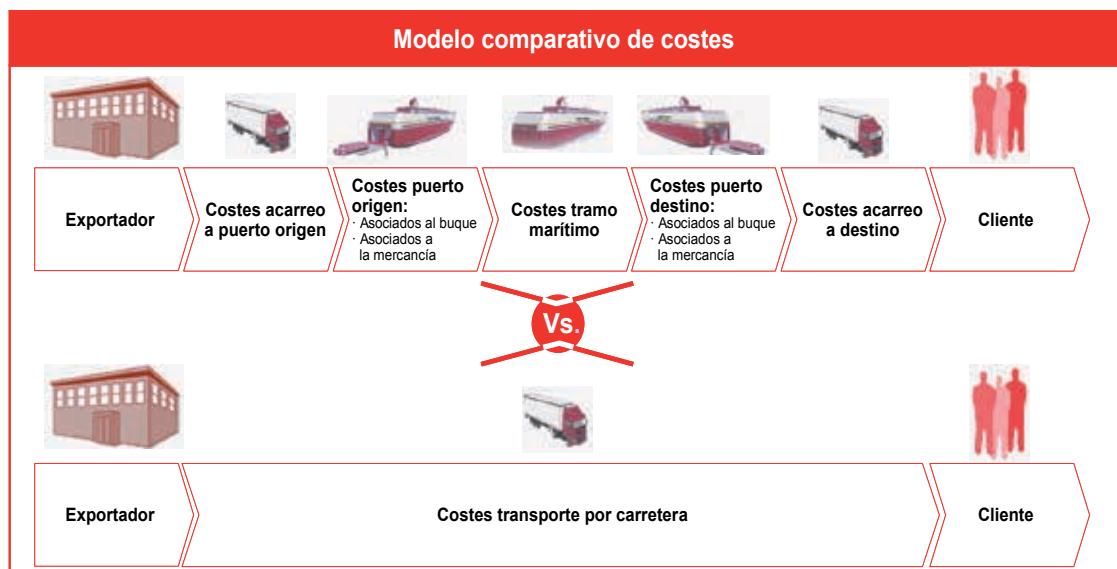
### ESTRUCTURA DE COSTES DEL TMCD

En el TMCD, como hemos visto, los actores son varios y el precio del transporte “puerta a puerta” es la suma de una cadena de servicios que será la que el cargador compare con el precio ofrecido por el transporte internacional.

El precio del TMCD, de manera resumida, y tal como lo percibirá el cargador si desea contratar de manera independiente las distintas fases del transporte, estará formado por:

- Transporte terrestre desde factoría hasta puerto
- Costes en el puerto de carga
- Transporte marítimo
- Coste en el puerto de descarga
- Transporte terrestre hasta el punto de destino

Figura 33A.- Modelo comparativo de costes para contratación individualizada



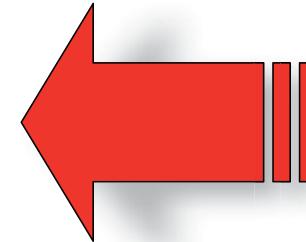
La participación de cada uno de ellos en el precio final puede variar proporcionalmente y sustancialmente en función de un buen número de variables, como pueden ser, la distancia del lugar de origen al puerto / del puerto al punto de destino, el tipo de mercancía a transportar (volumen, densidad, peso, etc.), el tipo de buque que precise.

De partida se puede decir que el coste unitario del transporte marítimo es menor que el transporte unitario por carretera, pero siempre unido a una mayor distancia recorrida.

Por otra parte, al referirnos al transporte terrestre incluimos tanto el transporte por carretera como el transporte por ferrocarril, cuyo precio se estipula a tanto el km. por unidad - o tonelada - transportada, o por viaje.

**Aunque esto parezca complejo para el cargador y/o contratante de transporte marítimo, realmente éste sólo tendrá que comparar el precio del conjunto de la cadena de transporte intermodal TMCD con el precio ofrecido por el transporte internacional, salvo que decida ser partícipe de la contratación pormenorizada de la cadena de transporte.**

Figura 33B.- Modelo comparativo de costes para contratación "puerta a puerta"



### COSTE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA

Vs.

### COSTE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Y, como parece lógico, es seguro que optará por el TMCD si la comparación de los precios es favorable a éste además de tener en cuenta el resto de factores comparativos: tiempo, servicios añadidos...

Por eso, es interesante pensar, que miles y miles de toneladas utilizan el transporte marítimo a diario y que ello significa que existen cientos de clientes que han encontrado soluciones logísticas intermodales.



Para completar este apartado desde el punto de vista divulgativo que persigue esta guía, en la siguiente tabla se recoge un esquema de los conceptos que conforman el precio del transporte marítimo:

Figura 34.- Transporte marítimo de corta distancia (relación no exhaustiva)

Asociados al buque	Asociados a la Mercancía
<b>COSTES FASE MARÍTIMA:</b>	<b>FLETE</b>
Flete / Amortización	Transporte a Destino/Origen interior(inland transport)
Combustible	Tasa T-3 (Administración Portuaria)
Personal	THC - Terminal Hanging Charge (Precio de la terminal marítima)
Otros costes estructura	CAF (Currency Adjustement Fee)
<b>COSTES FASE PUERTO:</b>	BAF (Bankering Adjustement Fee)
Prácticos	Documentos y gts. Administración
Remolcadores	Limpieza y control de precintos
Amarradores	ISPS
T1 – Tasa al buque	Inspecciones PIF (Paises no UE)
T0 – Tasa señalización marítima	Escaner aduana
MARPOL	

Tanto los costes del buque como los de la mercancía se ven afectadas por una serie de variables (lógicas): tamaño del buque, horas de estancia en puerto, necesidad de uso de remolque o no, escalas semanales, velocidad, etc.

Es común que todos los conceptos se queden integrados en un precio total que será el que el cargador compare con el precio del transporte internacional por carretera.

## 4. 3

# ESTRUCTURA DE TIEMPOS EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

### ¿Qué factores intervienen en el tiempo de tránsito por carretera?

- a) Limitación de las velocidades en carretera y en población. A lo largo de todo el recorrido.
- b) Los tiempos de descanso obligatorios del transportista.
- c) Las restricciones a la circulación en días/horas determinados y/o en vías específicas.
- d) Tramitación aduanera en frontera (para mercancías con origen/destino en países no comunitarios).

Figura 35.- Aproximación a la incidencia de los tiempos de descanso en función de los tiempos de conducción

Tiempo conducción (h)	Tiempo descanso (h)	Transit Time (h)
4,5	0	4,5
10	0,75	10,75
14,5	9,75	24,25
20	10,5	30,5
24,5	19,5	44
29	20,25	49,25
33,5	29,25	62,75
38	30	68
42,5	41	83,5
56	45	101



#### 4. 4

## ESTRUCTURA DE TIEMPOS EN TMCD

**¿Qué factores intervienen en el tiempo de tránsito en transporte intermodal?**

- a) Los propios del transporte terrestre.
- b) “Closing time”: tiempo mínimo previo al inicio del embarque en el que la carga deberá estar disponible.
- c) Los tiempos de espera / carga / descarga en los puertos (en él se incluye el tiempo de tramitación administrativa y/o aduanera).
- d) El tiempo de la travesía marítima.

En el caso de los tiempos de espera / carga / descarga en los puertos, dependerán del tipo de buque, del tipo de mercancía o transporte que se vaya a embarcar, o de la productividad de la terminal, entre otras variables.

---

## 4. 5 **COMPARATIVA EN TIEMPO Y COSTES.**

Antes de adentrarnos en este apartado hay que señalar algunas evidencias respecto a cualquier análisis comparativo que se quiera realizar:

- 1.- Sin entrar a comparar aún cadenas de transporte y rutas, un camión es más rápido que un barco.
  - 2.- De partida, cuanto mayor sea la distancia a recorrer por carretera, más ventajoso puede resultar el TMCD.

Si se trata de establecer cual es la distancia en la que el TMCD es económicamente más ventajoso frente al transporte puro por carretera, se puede llegar a una aproximación teórica (las variables son tantas que no se puede considerar de otra manera), que señala que el TMCD es más competitivo respecto a la carretera a partir de los 725 km. de distancia terrestre.

Entrando a valorar el tiempo de tránsito, es más que probable que entre las garantías y servicios comentados en el apartado anterior, el posible usuario del TMCD pondrá en la balanza el tiempo de tránsito. Siempre que el mismo no sea un factor determinante, el TMCD lo puede llegar a compensar con un mejor precio.

Esto se ha podido apreciar mejor cuando la crisis que se inició en el 2008 – y el alza imparable del precio del gasóleo – ha exigido a las empresas ser más competitivas en sus niveles de precios y para ello han tenido que recurrir al recorte de gastos.

Figura 36.- comparativa de tiempos

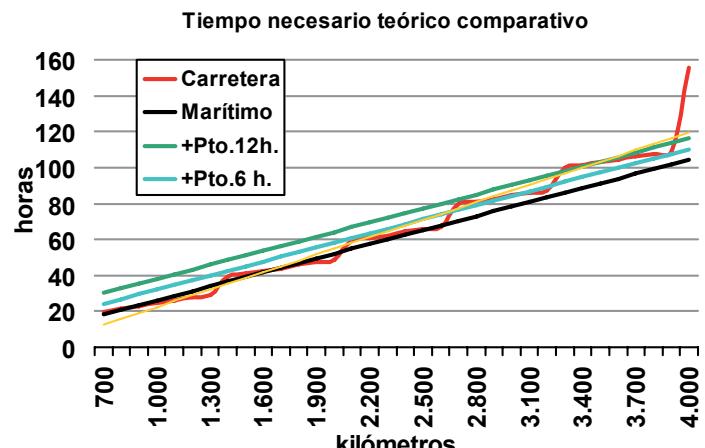


Figura 36 bis: <http://simulador.shortsea.es/simulador.aspx>

“EL TMCD COMPITE VENTAJOSAMENTE CON LA CARRETERA A PARTIR DE LOS 725 KM. DE DISTANCIA”

En el transporte marítimo el tiempo está directamente ligado al consumo a través de la velocidad del buque. A mayor velocidad mayor consumo.

Si en el transporte por carretera el coste del combustible puede representar un 30 a 36% de sus costes totales (sobre un consumo medio aproximado de 40,5 litros a los 100 km), en el transporte marítimo puede llegar a estar entre el 60% - 70%, pero aún así para un buque de unos 540 Teus y 16 nudos de velocidad la repercusión del coste del combustible sobre 1 FEU (contenedor de 40 pies) equivale a unos 10,5 litros cada 100 km., y para un Ro-Ro con una velocidad de 18 nudos el equivalente a 13,8 litros cada 100 km.

A igual tipo de motor, un buque reduciendo en un 10% su velocidad puede conseguir ahorros energéticos (y de emisiones de CO<sub>2</sub>) del orden de un 30%. Las návotas, y sus clientes, han asumido (o han tenido que asumir) que el tiempo tiene ahora menos valor que hace 2 años. Los mayores tiempos de tránsito se puede compensar con una programación de la cadena logística adaptada a esos menores costes, aunque para los cargadores supone una mayor inmovilización de stocks.

El modelo simplificado que a continuación se expone recoge el análisis comparativo que la naviera y la empresa de transporte internacional de mercancías realizarían para ver la competitividad de sus modos de transporte una vez incorporados los costes en el precio que ofrecen al cliente.

Partimos de la base que los SERVICIOS ya se están ofreciendo y, por tanto, el precio que ofrece la naviera y la empresa transportista tienen integrados sus costes respectivos.

A nuestro modo de ver, el análisis que realizaría el cargador (importador, exportador, operador logístico) sería más sencillo puesto que lo que compararía son dos ofertas de precio y plazo. **Trabajar con TMCD no tiene que suponer para el cargador mayores complicaciones si contrata con el operador adecuado.**

Antes de presentarlo, hacemos aquí un pequeño paréntesis para hablar de los **costes externos** y cómo se podrían integrar en el coste total del transporte dentro del ejercicio teórico comparativo que a continuación mostraremos.

**Integración de los costes externos**

Se entiende por costes externos aquellos que no forman parte de la cuenta de resultados de la empresa de transporte, pero que tienen un coste para la sociedad.

En este capítulo se contemplan, entre otros, los:

- Costes de accidentes
- Costes del ruido
- Contaminación atmosférica
- Cambio climático
- Costes para la naturaleza y el paisaje
- Costes de congestión

La identificación y cuantificación de estos costes externos ha sido objeto de varios análisis e informes a nivel europeo (UNITE, RECORDIT, Infras WWW 2000/2004, Toll 2005 ...), informes que en su conjunto ha utilizado la Comisión Europea\* para lanzar las directrices de cálculo de la denominada Euroviñeta o, lo que es lo mismo, una tasa por el uso de la infraestructura por parte de los vehículos pesados, que integre la parte correspondiente de los costes externos comentados, dejando a los países miembros el importe exacto de acuerdo con las circunstancias específicas de cada país, área e infraestructura.

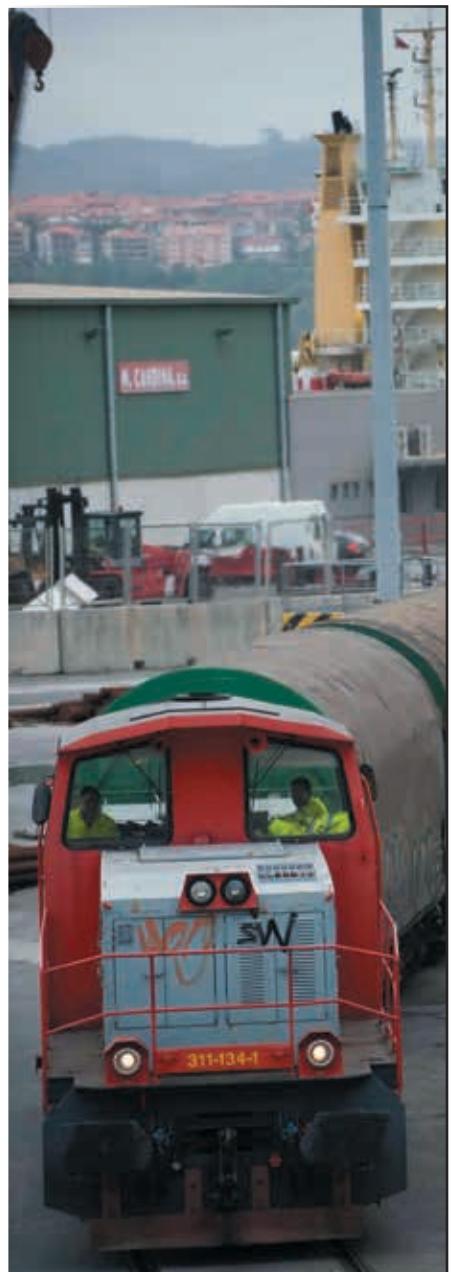
Hasta el momento sólo se está aplicando un peaje en términos similares a lo propuesto por la Comisión en el transporte por carretera en Alemania (implantado en 2005 antes de la finalización del proceso de reflexión comunitario), con una repercusión de 12 céntimos de euro por kilómetro recorrido, y parece inevitable su aplicación por toda la geografía de la Europa comunitaria.

En Francia se ha anunciado su aplicación a partir del 1 de enero de 2013 a 0,12 euros por km.

Con objeto de simplificar lo que podría ser la aplicación de esta tarificación de

\* DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO 2011/76/CE por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

Handbook on estimation of external costs in the transport sector Produced within the study Internalisation Measures and Policies for All external Cost of Transport (IMPACT)



las infraestructuras\*, podemos utilizar el modelo de internalización de costes externos que utiliza el programa de ayudas Marco Polo o del modelo del informe Infras www 2000/2004, que cuantificados en euros tm/km. recorrido serían los siguientes:

Figura 37.- Modelo de internalización de costes indirectos

	Marco Polo	Infras
Transporte por carretera	0,035	0,0713
Transporte por ferrocarril	0,015	0,0179
Transporte marítimo	0,009	0,01015

Otra referencia a nivel académico sobre las emisiones de los distintos modos de transporte se puede localizar en: <http://www.ntmcalc.se/index.html>

Para realizar la simulación de costes que se plantea a continuación se ha tomado el modelo Marco Polo por ser el que actualmente está utilizando la Comisión para cuantificar las ayudas a la promoción del TMCD y por ser el más equilibrado para el conjunto de los modos de transporte.

---

\* En la reciente revisión del Libro Blanco del Transporte, se establece la necesidad de lograr la internalización de los costes externos de la manera más adecuada a cada modo de transporte. Por lo que respecta a las emisiones de gases de efecto invernadero, ya se han propuesto dos instrumentos con base en el mercado: la imposición a la energía y los regímenes de comercio de emisiones. En lo que se refiere al resto (congestión, ruido, accidentes...) se habla de la tarificación de infraestructuras para los vehículos pesados (y a futuro para los particulares), la revisión de la fiscalidad para los combustibles marítimos y aéreos, de nuevos requerimientos para los buques de nueva construcción..., quedando sin determinar el modo de integrar el coste del "ruido" del modo ferroviario.



## CARRETERA, FERROCARRIL Y TMCD, ¿POSIBLES ALIADOS?

Figura 38.- Ejercicio teórico de cálculo de costes y tiempo. Los precios y los tiempos son tan variados como lo es la oferta y el momento de cotización, la tipología del barco, su tamaño, la cotización del combustible....

<b>Tiempo en puerto</b>		horas
1	Ro-Ro	6
2	Lo-Lo contenedor	12
3	Lo-Lo convencional	48
4	Precio Eur/Km. Carretera	1,84 Euros
5	Calais-Dover (ida/vuelta)	540 Euros
6	Velocidad media carretera	70 km./h

<b>Coste externos Ud</b>		Eur Km
7	Carretera	0,035
8	Marítimo	0,009
9	Ferrocarril	0,015
10	Toneladas	

<b>Distancias</b>			
11	Madrid	Birmingham	1.874 Km.
12	Madrid	Bilbao	411 Km.
13	Bilbao	Bristol	929 Km./ 577 millas
14	Bristol	Birmingham	157 Km.
15	Calais	Dover	4 Km.

Nota línea 24: El coste del transporte únicamente por carretera incluyen los costes variables (combustible, neumáticos etc, y los costes fijos: personal, dietas etc. teniendo en cuenta la incidencia en ellos de la aplicación de la Directiva de los tiempos de conducción y descanso.

<b>Tiempo</b>			
<b>Carretera</b>		Tiempo tránsito h.	Tiempo conducción h.
16	Madrid	Birmingham	46,96 26,71
17	Calais	Dover	1,33
18			48,29
<b>TMCD</b>		Tiempo tránsito h.	Tiempo conducción h.
19	Madrid	Bilbao	6,62 5,87
20	Bilbao - puerto		12,00
21	Bilbao	Bristol	32,06
22	Bristol	Birmingham	2,24
23	Tiempo TMCD		52,92
<b>Costes</b>		Euros	
24	Madrid	Birmingham	3.448
25	Calais	Dover	270
			3.718
26	Madrid	Bilbao	1.000
27	Bilbao - puerto		-
28	Bilbao	Bristol	790,00
29	Bristol	Birmingham	339
30			2.079
<b>Economía en costes:</b>			<b>1.639</b>

En la cabecera (1 - 2- 3) recoge unos tiempos posibles de estancia del buque en puerto según el tipo de carga.

<b>Costes externos</b>	t/km.	costes
		Eur
<sup>31</sup> Carretera Interna- cional (sin Canal)	41.140	1.440
TMCD:		
<sup>32</sup> SSS	20.429	184
<sup>33</sup> Carretera	9.042	316
		500
Carretera vs TMCD		
<sup>34</sup> Ahorro costes Euros		940
<sup>35</sup> Ahorro t/Km.		32.098
Costes totales		Euros
<sup>36</sup> Carretera		5.158
TMCD		2.579
<sup>38</sup> Ahorro costes Euros		2.579
<sup>39</sup> Ahorro t/Km.		32.098

El ejemplo contempla:

Cálculo de costes para un envío de 22 toneladas de carga neta:

Carretera:

- Se ha utilizado el coste por Km. (4) del observatorio de transporte por carretera del Gobierno Vasco añadiéndole un 15% de beneficio industrial (Agosto 2011).
- Se le ha añadido el coste (5) estimado del Ferry entre Calais y Dover (variable en función de la naviera y el tipo de camión).

- No se han tenido en cuenta los peajes para el transporte internacional al considerar que están contemplados dentro del coste km.

Buque:

- Se ha estimado que la naviera incluye todos los gastos del puerto en el precio (28) que facilita al cargador.

Cálculo de tiempos:

Se ha tomado como datos básicos para el cálculo del tiempo de transporte por carretera la aplicación de la Directiva de tiempos de conducción y descanso representados en la figura 33 y se ha utilizado una velocidad media de 70 km./hr. (larga distancia + regional + población).

Se ha incluido el paso de Calais a Dover en cuanto al tiempo de travesía sin tener en cuenta el tiempo de estancia en el puerto de salida/llegada.

En cuanto al buque:

Se ha realizado el análisis para un envío en contenedor con tiempo de carga y operaciones en puerto de 12 horas y una velocidad de 18 nudos ó 920km diarios.

En caso de tratarse de buque Ro-Ro el tiempo en puerto se puede reducir en 6 horas.

Así, con estos parámetros, en el ejemplo anterior vemos que Madrid – Birmingham por carretera puede suponer aproximadamente 48 horas frente a las 52 que precisaría por vía marítima.

Con estos mismos cálculos, 22 toneladas desde Burgos a Drammen (Noruega) a través de los puertos de Pasajes y Moss supondrían un ahorro de 1.378 euros en costes externos y 50.512 t/km. menos transportadas por carretera.

## 4.6 RUTAS ÓPTIMAS TEÓRICAS

A grandes rasgos, en cuanto al factor tiempo, las rutas óptimas serán aquéllas rutas en las que la distancia terrestre sea mayor que la marítima más la suma de los dos acarreos expresado en tiempo.

El proceso de selección de rutas, **desde el punto de vista de la naviera a la hora de ofrecer un servicio TMCD**, se puede esquematizar en las etapas ya comentadas en el capítulo 1 y recogidas, a modo de ejemplo, en la figura 39 tal como se expuso en el apartado 1.5 de esta guía.

Como se ha visto a lo largo de la parte teórica, un factor determinante para iniciar un servicio de TMCD es el volumen y la regularidad.

Mientras que poner en marcha un camión es suficiente con una carga de ida y vuelta que haga rentable ese viaje y asuma el coste de la estructura necesaria para ello, para poner en marcha un buque se puede estar hablando de 300 camiones por viaje (ida y vuelta), o 400 contenedores (40 pies) u 7.000 toneladas, y como eso no suele suceder en las primeras escalas, las navieras necesitan, en primer lugar tener las cosas bastante claras y, desde luego, un músculo financiero importante.

A fecha de Diciembre de 2010 el **coste diario del flete** (alquiler) de un buque de contenedores de 500 teus (aproximadamente 250 trailers) estaba en 6.000 USA \$ diarios. (en julio de 2008 aproximadamente 9.000 USA\$).  
Estos costes son ¡simplemente por disponer del barco!

Es de suponer que para las navieras acometer un nuevo proyecto requiere una inversión con un plazo de retorno largo que les obliga, más que les aconseja, a acometerlo por etapas.

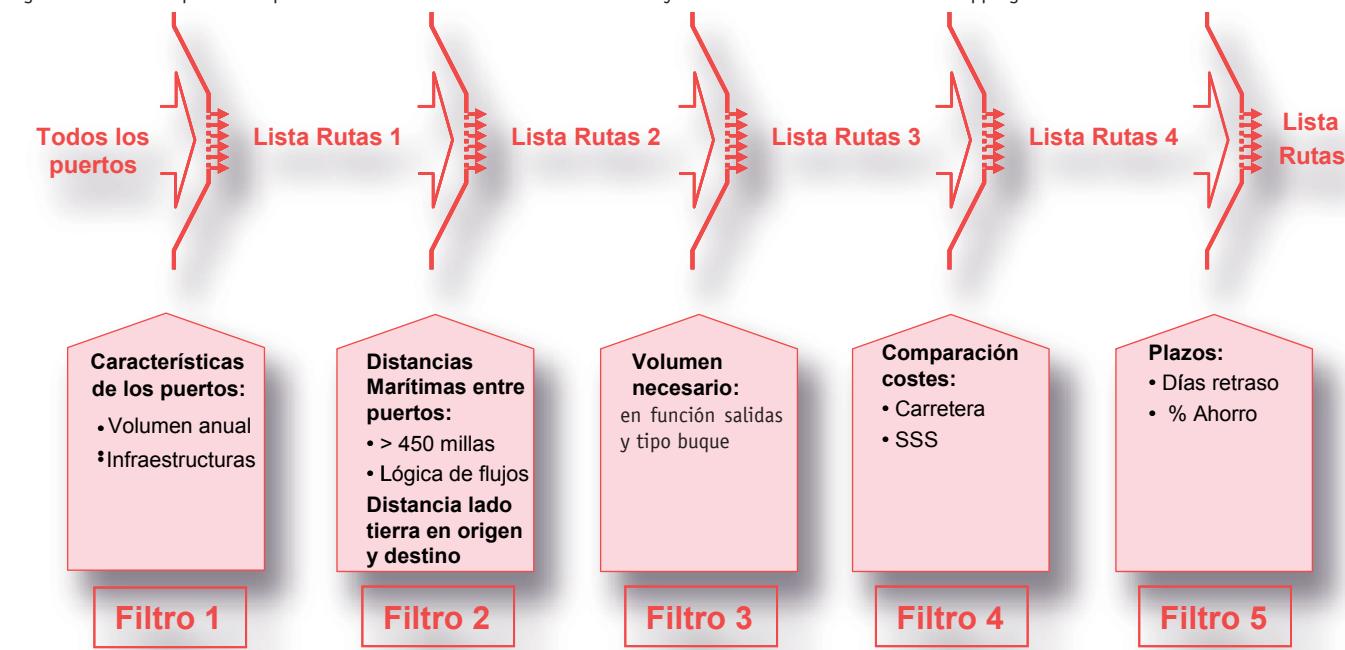
Por tanto, se puede decir que este análisis de mercado, o similar, lo realizan las navieras cada vez que van a poner en marcha un nuevo servicio o cuando analizan la posibilidad de añadir un nuevo barco a un servicio ya existente. Por ello,

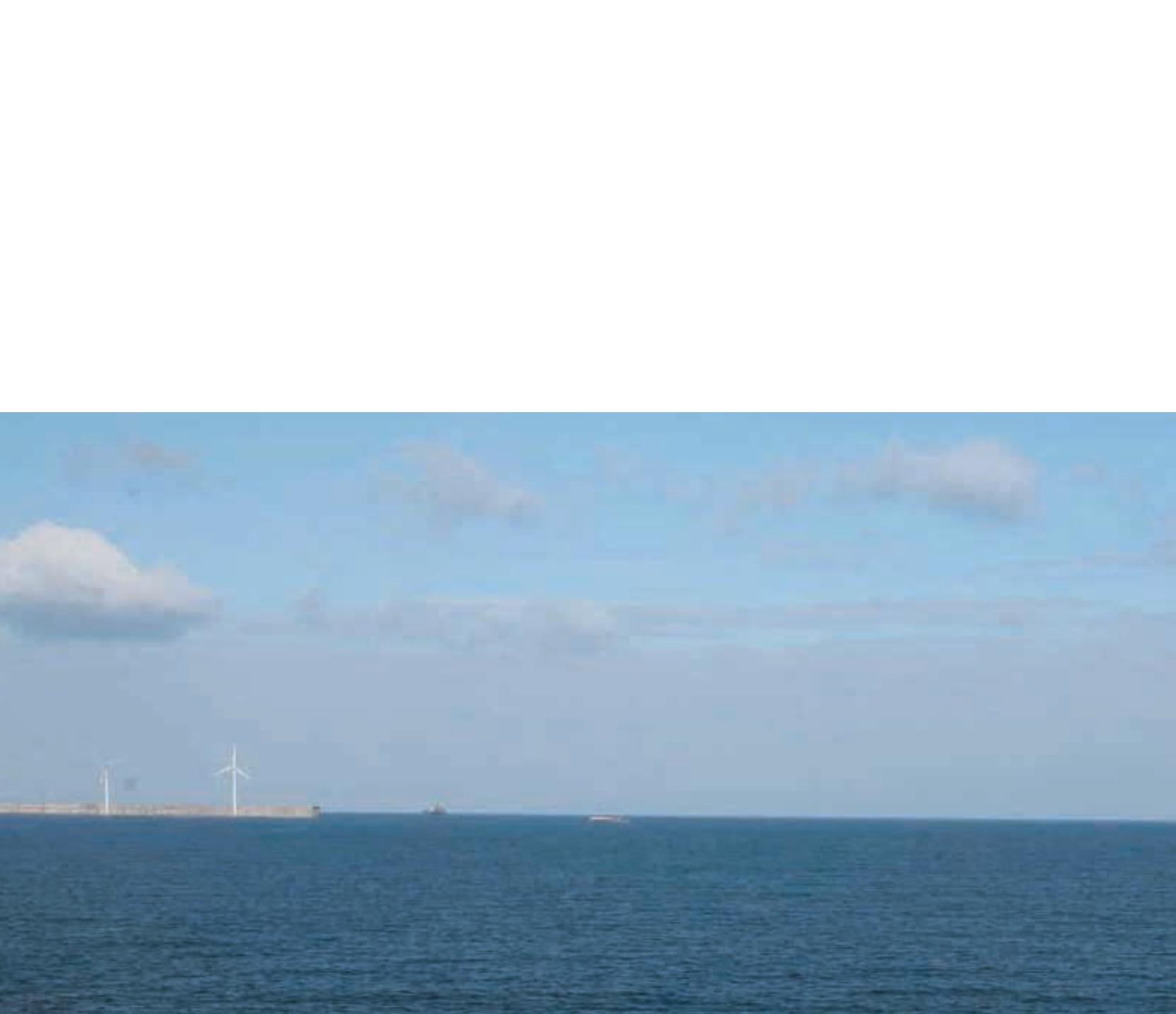
también se puede pensar que todos los servicios marítimos regulares en funcionamiento han pasado los filtros con éxito, y consecuentemente que “las líneas marítimas existentes son rutas óptimas” desde el punto de vista de la naviera, y para el cargador las más interesantes puesto que son una “oferta real”. En el apartado 6.4 se realiza una descripción de estos servicios.

El esfuerzo que las navieras han de realizar para poner en marcha un servicio de TMCD es en ocasiones reconocido por las distintas Administraciones competentes en materia de transporte y derivan en apoyos económicos puntuales a través de convocatorias de programas públicos, cuyo principal reto es que no distorsionen la competencia.

“EL ESFUERZO ECONÓMICO NECESARIO PARA LA PUESTA EN MARCHA DE UN SERVICIO DE LÍNEA REGULAR MARÍTIMO HACE PENSAR QUE LAS DECISIONES SE REALIZAN EN BASE A UN BUEN ANÁLISIS DE MERCADO”

Figura 39.- Análisis por filtros para determinar una ruta viable. Fuente: Proyecto “Promoción del Short Sea Shipping en el Arco Atlántico”.





A large white Brittany Ferries passenger ship is sailing on the ocean under a blue sky with scattered clouds. The ship has multiple decks, a red and white striped funnel, and the "Brittany Ferries" logo on its side. It is moving from left to right, creating a white wake behind it.

## 5. AYUDAS PARA EL TMCD

“EL TRANSPORTE POR CARRETERA, AL SER EL MEDIO DE TRANSPORTE MÁS EXTENDIDO, ES EL QUE MÁS CONTAMINA. SEGÚN LOS ÚLTIMOS DATOS, PRODUCE ALREDEDOR DEL 71 % DE TODAS LAS EMISIONES DE CO2 DERIVADAS DEL TRANSPORTE, SIENDO LOS AUTOMÓVILES LOS RESPONSABLES DE LOS DOS TERCIOS DE ESE PORCENTAJE. OTROS SECTORES, SIN EMBARGO, CONTAMINAN MUCHO MENOS: EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y EL AÉREO REPRESENTAN EL 14 % Y EL 13 %, RESPECTIVAMENTE, Y LA NAVEGACIÓN INTERIOR EL 2 %. EL FERROCARRIL ES EL MEDIO DE TRANSPORTE MENOS CONTAMINANTE: NO SUPONE NI EL 1 %. //

“COMPRENDER LAS POLÍTICAS DE LA UNIÓN EUROPEA”.  
DICIEMBRE 2013

Analizados los beneficios que para el transporte sostenible conlleva el transporte marítimo y las grandes inversiones requeridas para la puesta en marcha de los servicios, desde los distintos ámbitos de actuación pública se han desarrollado algunos apoyos económicos hacia el TMCD.

## 5.1 ÁMBITO EUROPEO

**Red Trans-Europea de Transportes (TEN-T): Orientado a infraestructuras**

La política comunitaria en lo que se refiere a la Red Trans-Europea de Transportes está orientada a desarrollar un sistema comunitario eficiente de infraestructuras de transporte que garantice la cohesión, interconexión e interoperabilidad de las diferentes redes de transporte, entre ellos la de carreteras, ferrocarril, marítimo, fluvial, Galileo, Sistemas Inteligentes de Transporte, etc.

Los proyectos identificados como parte de esta Red, tanto a nivel de estudios como de obras, son financiados a través de programas específicos. El que actualmente está en vigor se desarrolla para el periodo 2007-2013 y cuenta con un presupuesto total de 8.013 millones de euros.

El grupo de ayudas dedicado al “agua” comprende Transporte Interior, Puertos y Autopistas del Mar.

En lo que respecta a los puertos, los proyectos TEN-T incluyen los servicios marítimos con islas o los proyectos de interconexión entre los puertos y otros modos de transporte.

Por su lado, la red trans-europea de Autopistas del Mar (Adm)\* pretende recrear una red de carreteras y ferrocarril en el mar, concentrando flujos de carga en servicios marítimos viables y regulares. Los proyectos comprendidos en este área pueden incluir la mejora de las infraestructuras e instalaciones portuarias, sistemas electrónicos de gestión logística, de seguridad, procedimientos administrativos, así como los medios para garantizar la operatividad a lo largo del

\* <http://inea.ec.europa.eu>

año (p.ej. en Escandinavia mantener abiertos en invierno los accesos libres de hielo). En este apartado, los proyectos son habitualmente propuestos por dos estados miembros. Es decir, se da a un servicio de transporte marítimo el tratamiento de un puente entre dos o más países con carácter de proyecto prioritario.

En la última convocatoria, 2012 y en lo relativo a España se aprecian proyectos de todo tipo. De los vinculados con los puertos cabe destacar los de la Autoridad Portuaria de Bilbao (Muelle de Axpe, Muelle de Punta Sollana, ), la Autoridad Portuaria de Barcelona (Estación Marítima, Accesos ferroviarios), Autoridad Portuaria de Santander (estación de suministro de LNG para Buques). Las Autoridades Portuaria de Gijón y Avilés, por su parte, comparten el proyecto de estación intermodal en Zalia.

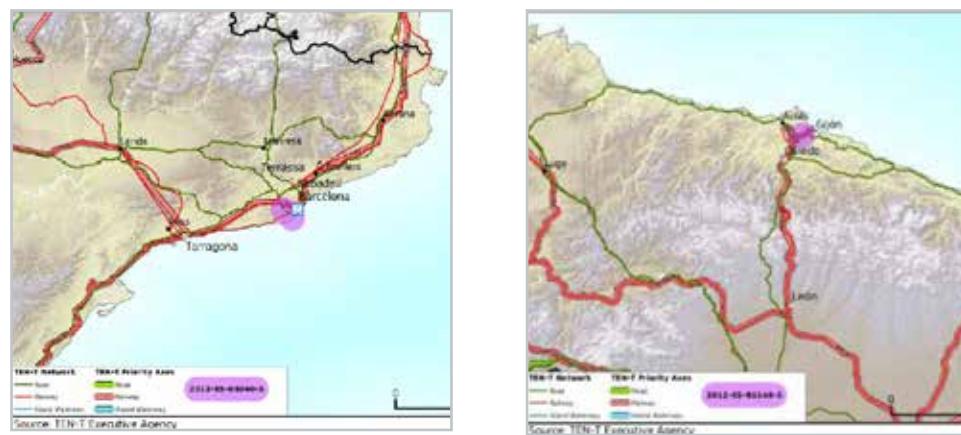
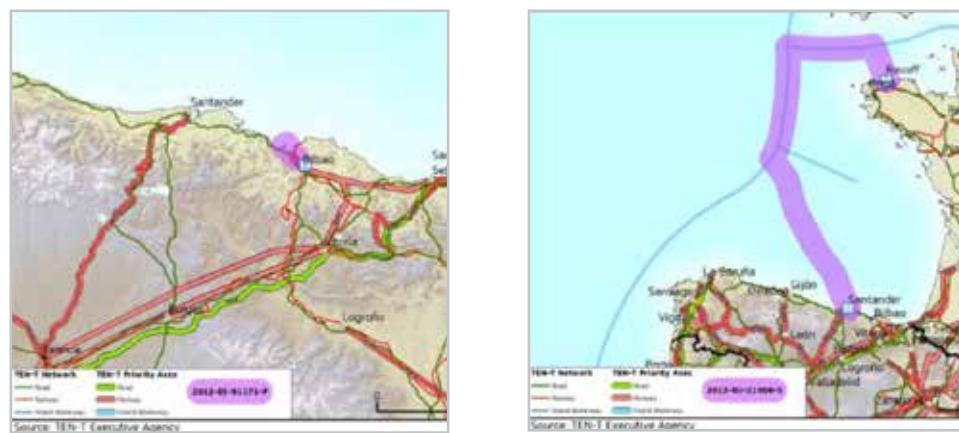
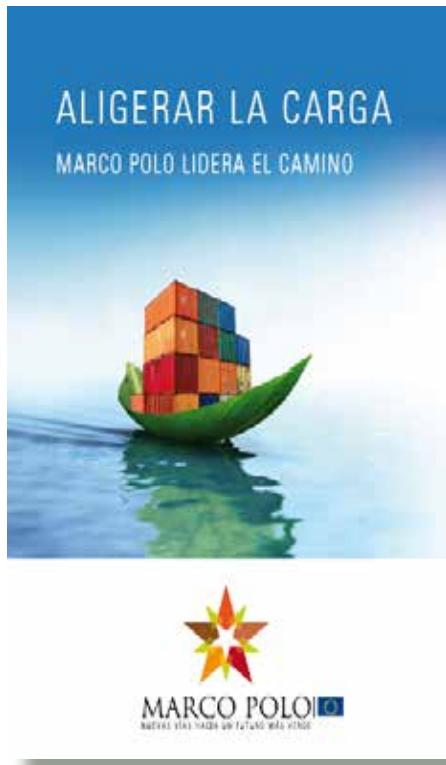


Figura 40.- Algunos proyectos TEN-T convocatoria 2012 relativos a España





### Marco Polo: Orientado a servicios

La Comisión Europea en su documento titulado “aligerar la carga”\*, además de mostrar la puesta en marcha de proyectos apoyados por Marco Polo, hace hincapié en que el transporte eficiente (además de rápido y barato) es vital para la economía europea. Señala que el transporte por carretera es el transporte preferido y que su creciente evolución está suponiendo congestión, más contaminación y costes externos más elevados.

El programa Marco Polo, publicado por primera vez en el año 2003, está orientado en esta línea: ayudar a reducir la congestión y promover el transporte más respetuoso que utilice la capacidad excedentaria del ferrocarril, la navegación interior y del marítimo con objeto de mejorar el comportamiento medioambiental del transporte europeo de mercancías, y reducir con ello el volumen anual de tráfico por carretera en 20.000 millones de toneladas-kilómetro.

Es decir, el equivalente aproximado a 700.000 camiones al año en una ruta teórica París – Berlín, con los beneficios añadidos medioambientales, sociales y económicos.

Marco Polo\*\* incentiva la transferencia modal a través de **cinco tipos de acciones** a las que en el periodo 2007 – 2013 (Marco Polo II) se ha dedicado un presupuesto de 450 millones de euros.

La última edición (mayo de 2013) ha financiado 27 proyectos entre los que se encuentran además de algunos servicios de ferrocarril el proyecto de TMCD:

MPII- 2013/009 MOS	Proyecto: ATLANTICA Autopista del Mar entre Vigo y Nantes-St.Nazaire.	Grupo Logistico Suardiaz S.L.	3.000.000 Euros de ayuda
--------------------------	--	----------------------------------	--------------------------------

En anteriores ediciones:

\* <http://ec.europa.eu/marcopolocom> (2009)

\*\* [http://ec.europa.eu/transport/marcopolocom/getting-funds/application-packs/2010/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/marcopolocom/getting-funds/application-packs/2010/index_en.htm)

Acción	Compañía	Proyecto	Descripción y volumen transferido estimado
<b>2007</b>			
	MacAndrews	Reefer Express	Duración del proyecto: 3 años Volumen transferido: 857 millones t-km. Transporte de productos a temperatura controlada con origen sur y sudeste de España y destino Reino Unido.
	Transfennica	Ro-Ro Past France	Duración del proyecto: 4,3 años Volumen transferido: 8.400 millones t-km. Transporte de remolques sin conductor entre Bilbao y Zeebrugge (Bélgica), con origen en la península ibérica y destino en Benelux, Norte de Alemania y Reino Unido.
<b>2010</b>			
	Samca	Modal-PET	Duración del proyecto: 4,3 años Volumen transferido: 315 millones t-km. Transporte de productos desde Geel (Bélgica) hasta Barbastro (España) sustituyendo el transporte por carretera por TMCD utilizando desde el puerto de Bilbao el ferrocarril hasta las proximidades de la factoría.
	Brittany Ferries	Gulfstream.mos	Duración del proyecto: 2 años Volumen: 2.215 millones t-km. Incremento de tres salidas en un servicio ya existente. Transporte de remolques con y sin conductor entre Bilbao y Portsmouth (Reino Unido) con origen en la península ibérica.

Fuente: Comisión Europea.



Tipos de acción	MODAL SHIFT Transferencia entre modos de transporte [1]	CATALYST Efecto catalizador [2]
Acciones que contempla	Acciones directas, medibles e inmediatas de transferencia de la carretera al transporte marítimo, ferrocarril, vías interiores navegables o una combinación de modos de transporte en los que el modo de carretera es el más corto posible, sin que exista una acción catalizadora. El cambio modal se puede realizar con servicios existentes. El servicio debe ser viable antes de que concluya el periodo de subvención previsto.	Acciones innovadoras que permitan eliminar barreras estructurales en el mercado del transporte de mercancías comunitario, que impiden el funcionamiento eficiente de los mercados y la competitividad del TMCD, ferrocarril, vías navegables interiores o una combinación de ambos.
Infraestructuras complementarias. % sobre gastos subv.	si - maxº 20%	si - maxº 20%
Duración (min-maxº)	24 a 36 meses	36 a 60 meses
Umbral (millones t-km/año)	60 carretera - mar 13 carretera - vias naveg.int. 30 carretera ferrocarril	30
Umbral (millones m3/año) 4 m3-km. = 1 t-km	240; 52; 120 respectivamente	120
Ayuda	2 Eur x 500 t-km. ó 2.000 m³-km.	2 Eur x 500 t-km. ó 2.000 m³-km.
Max. apoyo sobre costes admitidos (hasta)	35%	35%

A partir del año 2010 se añade una nueva definición para “freight” de tal modo que, además de las mercancías transportadas medidas en toneladas, también se contemplan las unidades intermodales y los vehículos de carretera, incluyendo igualmente las unidades vacías consideradas como carga si han sido transferidas de la carretera a otro modo o modos.

En las dos últimas convocatorias cerradas del programa Marco Polo II (años 2009 y 2010), de un conjunto de 51 proyectos seleccionados, cuatro vinculados con

**MOTORWAY OF THE SEAS**  
Autopistas del Mar [3]

**TRAFFIC AVOIDANCE**  
Evitar el tráfico [4]

**COMMON LEARNING**  
Aprendizaje en común [5]

Acciones innovadoras de transferencia directa de la carretera al TMCD, o una combinación de TMCD con otros modos de transporte, siendo el transporte por carretera el menor posible. Implementando, por tanto, un servicio intermodal “puerta a puerta” con **grandes** volúmenes de carga y alta frecuencia. El servicio debe ser viable al concluir el periodo de subvención previsto.

Acciones innovadoras que integren el transporte en la logística, de tal forma que se eviten movimientos de mercancías y vehículos/contenedores en vacío por carretera sin afectar a la producción ni al empleo.

Acciones dirigidas a mejorar la cooperación y la optimización de métodos y procedimientos en la cadena de transporte, teniendo en cuenta las necesidades logísticas.

“¿PODRÍA SER UN SERVICIO MARÍTIMO DE CONTENEDORES, O CONVENCIONAL SUJETO DE APOYO COMO ACCIÓN “AUTOPISTAS DEL MAR”?

SÍ, SI CUMPLE LAS CONDICIONES SEÑALADAS EN LA CONVOCATORIA //

si - maxº 20%

si - maxº 20%

36 a 60 meses

36 a 60 meses

24 meses

200 carretera - mar

80 ó 4 millones vehículos-Km.

250.000 euros

800

320

2 Eur x 500 t-km. ó  
2.000 m³-km.

2 Eur x 500 t-km. ó 2.000  
m³km. ó 25 vehículos km.

-

35%

35%

50%

el puerto de Bilbao han recibido apoyo en este programa, tal como se refleja en las páginas previas.

En la convocatoria de **2011** cabe destacar que en lo relativo a los proyectos Marco Polo con implicación del TMCD se dará prioridad a aquellos que minimicen las emisiones, al tiempo que se pondrá un control especial para que los servicios elegidos no distorsionen la competencia. El presupuesto previsto es de 56,87 millones de euros.

### **Ecobono Italia\***

El primer país que optó por primar el transporte marítimo en tanto en cuanto le despejara sus carreteras fue Italia.

Aún cuando el origen del “ecobonus” es la Ley 265 de incentivos fiscales del año 2002, el denominado Ecobono italiano fue puesto en marcha por el Gobierno de Italia en 2006, tras el informe favorable de la Comisión Europea. El 7 de junio de 2006 publicaba en su boletín oficial la ley que lo regula junto con las características de este sistema para incentivar el uso del transporte marítimo.

En enero de 2007 desarrollaba la misma mediante Decreto, haciendo beneficiarios del ecobono a las empresas, o consorcios de empresas, que embarquen sus camiones o trailers en determinadas líneas (Ro-Ro y Ro-Pax). El número de servicios objeto de apoyo se ha ido incrementando con la publicación de nuevos Decretos.

Con un presupuesto de 240.000.000 genenal a repartir en quince años, el ecobono se distribuye anualmente mediante un reembolso a las empresas en función de:

- 1.- los viajes efectuados (mínimo 80) y
- 2.- el número de kilómetros no recorridos por las carreteras italianas.

La bonificación se realiza sobre el coste del billete y varía además según si la línea marítima utilizada está ya en funcionamiento (hasta 20%) o es de nueva creación (hasta 30%)

Para tener derecho a estos incentivos, la empresa de transporte deberá solicitar el reintegro al Ministerio italiano de Infraestructuras y Transportes antes del 31 de enero del año posterior a la realización de los viajes, mediante unos impresos especialmente diseñados para ello, a los que se añaden copia de los conocimientos de embarque.

Aquellas empresas que superen los 1.600 viajes anuales pueden optar a una bo-

---

\* Ley 265 del 2002; D.P.R. ,Decreto Presidencial 205 de 11 abril de 2006; Decreto 27 de Octubre de 2007, Decreto 14 Septiembre 2009. El apoyo se basa en el informe realizado por la asociación “Amigos de la Tierra”

nificación especial, pero que en ningún caso supera el 30% de subvención.

Así, por ejemplo, para un trayecto entre Carrara y Castellón de la Plana hasta 1.599 viajes anuales la bonificación es del 15% y para más de 1.600 viajes el 18,75%.

Por otra parte, dentro de este paquete de medidas fiscales, se contemplan otras ayudas para el sector del transporte por carretera destinadas a:

- a) El reagrupamiento de pequeñas y medianas empresas con objeto de hacer más viable el embarque de los camiones. (Decreto del Presidente de la República 84/2009)
- b) La formación, tanto en lo que se refiere a la promoción del uso del TMCD como a la de los profesionales del sector en sus respectivas capacidades.
- d) Innovación tecnológica. Equipamiento y gestión.
- c) El transporte combinado por ferrocarril de mercancías: "Ferrobonus". (octubre 2010).

<http://www.ramspa-cloud.info/>

ReteAutostrade Mediterranee SpA

promuove l'attuazione del programma

Autostrade del Mare

MEF Ministero dell'Economia e delle Finanze

MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Home | Chi siamo | Attività | Contatti | Lavori

Ecobonus - Incentivi - F

Numero Verde

800-896969

Cosa sono | In Europa | In Italia | Ecobonus | Incentivi Autotrasporto | Ferrobonus | Il Trova Linea | News | Links

## 5.2

### ÁMBITO NACIONAL

#### Concurso hispano – francés de la Autopista del Mar Atlántico. Su historia

España y Francia suscribieron un acuerdo en julio de 2006 por el que se constituía una Comisión Intergubernamental para elaborar una propuesta de selección de Autopistas del Mar. A partir de ahí, en abril de 2007 lanzaron el concurso público para el establecimiento y explotación de una o varias Autopistas del mar entre España y Francia en la fachada Atlántica – La Mancha – Mar del Norte\*. Como resultado del concurso, el 4 de junio de 2010 se publicó el resultado de la selección en el Boletín Oficial del Estado, cuyos ganadores se hacían beneficiarios de 30 millones de euroos por proyecto:

- “La autopista del mar entre Nantes-Saint Nazaire y Gijón, que será explotada por «GLD Atlantique», constituida por la compañía marítima GLD Lines, filial de los grupos Louis Dreyfus Armateurs y Grimaldi, en asociación con los puertos u operadores portuarios afectados, y

- “La autopista del mar entre Nantes-Saint Nazaire y Vigo por un lado, y entre Algeciras, Vigo y Le Havre por otro, que será explotada por «Autopista del Mar Atlántica, S.L.» constituida por la Compañía Marítima Transmediterránea S.A. en asociación con los puertos afectados.”

El 13 de julio de 2010 se publicaba en el Boletín Oficial del Estado la entrada en vigor del acuerdo suscrito entre Francia y España sobre la selección, puesta en marcha y financiación de los dos proyectos de autopistas del mar entre España y Francia en la Fachada Atlántica-La Mancha-Mar del Norte.

Entre las condiciones establecidas se encontraba la de comenzar con un mínimo de 4 salidas por semana y por sentido, y alcanzar una salida diaria en cada sentido (14 semanales) en el segundo año. A Junio de 2014 estas condiciones no se han cumplido. El gobierno español aduce que se modificaron las condiciones debido a la crisis, pero no hay documento público identificado al respecto.

Tras estos prolegómenos en septiembre de 2010 iniciaba su servicio desde Gijón GLD Atlantique, contando inicialmente como único socio con la

---

\* Resolución de 12 de abril de 2007, de la Secretaría General de Transportes,

naviera Luis Dreyfus, al que se unió en el mes de junio de 2011 el Grupo Suardíaz como socio inversor.

Por su parte, el 21 de enero de 2011, Transmediterránea transfería su participación en "Autopista del Mar Atlántica, S.L." a Compañía Marítima Hispano Francesa que trataría (con los tráficos ya existentes de PSA de Vigo), de poner en marcha este proyecto.

En Junio de 2014 Acciona-Transmediterránea ratificaba la cesión de los derechos a Suardíaz, naviera que realiza el servicio de PSA desde Vigo y que en fechas previas había creado la sociedad Suardíaz Atlántica S.L., en la que participa la propia compañía en un 99%, y los puertos de Vigo, Nantes-Saint Nazaire, Le Havre y Algeciras con un

0,25% cada uno.

A mediados de junio de 2014 está pendiente del visto bueno del la Comisión inter-gubernamental hispano - francesa para hacerse acreedor de los 30 millones de euros de ayudas.

Estos proyectos incluidos en el acuerdo España – Francia pueden ser también financiados por programas comunitarios.

En esta línea, el 27 de enero de 2010 la Comisión Europea anunciaaba que el proyecto entre Gijón y Nantes - con el nombre de Fres Mos - recibió del programa comunitario Marco Polo II (2009) una subvención de algo más de 4 millones de euros.

En la edición 2013 del programa Marco Polo seleccionó la AdM Vigo-Sant Na-

zaire con 3 millones de Euros.

Los 15 millones que cada gobierno aportan a cada una de las AdM, junto con las ayudas Marco Polo, de conformidad con las normas de la UE sobre ayudas estatales, no pueden superar, por proyecto, el 35 % de los costes subvencionables dentro de los cuatro primeros años de su explotación.

La cronología de hechos del programa hispano – francés cuando menos llevan a la reflexión y probablemente, a las navieras y comunidades portuarias que operan en puertos limítrofes (españoles y galas), a mirar estos temas con intranquilidad: el apoyo público es muy importante y las reglas de juego debieran ser claras.



Por otro lado, al margen de estas ayudas de estado, el sistema portuario español, y más concretamente su sistema tarifario se ha orientado a promover el uso del TMCD.

Las tasas portuarias, y su estructura - extremadamente complejas desde el punto de vista del cliente - se regulan por el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre.

En el, la cuota básica establecida para las mercancías se ve minorada por un coeficiente reductor del 0,80 para las mercancías que utilicen el TMCD en general y que llega al 0,60 para aquellas mercancías embarcadas o desembarcadas rodando (Ro-Ro, Con-Ro, Ro-Pax, etc).

Por otro lado, la misma norma, trata de incentivar la intermodalidad, estableciendo otro coeficiente del 0,75 para aquellas mercancías que llegan o salgan del puerto por ferrocarril.

Ambas reducciones son acumulables.

Para establecer la tasa final que pagará la mercancía por el uso de las infraestructuras también se ha de tener en cuenta el coeficiente general anual, que se publica para cada una de las Autoridades Portuarias bien en la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra Ley destinada al efecto.



A la hora de revisar este informe es la Ley 22/2013 de Presupuestos Generales del Estado 2014 la que contiene los coeficientes generales que las Autoridades Portuarias aplicarán a buques, mercancías y pasaje sobre las cuantías básicas establecidas en el Real Decreto Legislativo.

En lo que respecta a los coeficientes a las tasas del buque y mercancía que corresponde a los puertos de la fachada atlántica podemos encontrar:

	Tasa al buque	Tasa a la mercancía
Autoridad Portuaria de A Coruña	1,30	1,30
Autoridad Portuaria de Bilbao	1,05	1,05
Autoridad Portuaria de Gijón	1,25	1,20
Autoridad Portuaria de Pasaia	1,25	1,15
Autoridad Portuaria de Santander	1,05	1,05
Autoridad Portuaria de Vigo	1,10	1,20



## 5.3

### ÁMBITO REGIONAL

#### **Apoyo al Transporte Intermodal: El ecobono vasco**

Conforme con los objetivos de política del transporte en Euskadi, fijados en la Política Común de Transporte de Euskadi 2002-2012 y en el Plan Director del Transporte Sostenible y orientados a promover un mejor equilibrio entre los modos de transporte, el programa de apoyo a la intermodalidad que publicó el entonces Departamento de Vivienda, Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco tenía por objeto incentivar la transferencia de vehículos de transporte pesado de mercancías de la carretera al mar, fomentando el transporte combinado de mercancías carretera-mar y tratando de descongestionar en la medida de lo posible el tráfico pesado de camiones que afecta a la red viaria vasca.

Con una dotación de 150.000 euros para el año 2011, los beneficiarios fueron las personas físicas o jurídicas domiciliadas en la CAPV que operasen en el sector del transporte de mercancías por carretera, que fueran titulares de al menos una autorización con un mínimo de tres copias para el transporte público de mercancías con vehículos pesados. En el caso de sociedades de comercialización o cooperativas de transportistas, sus socios o cooperativistas como titulares de un mínimo de tres autorizaciones.

La subvención se establecía en un porcentaje de los gastos relativos al servicio marítimo tipo "Ro-Ro no acompañado", entre un puerto de la CAPV y puertos de los estados miembros de la Unión Europea y los porcentajes variaban en función del número de viajes realizados al año. Así, para el grupo de entre 20 y 50 viajes se establecía en un 15%; entre 51 y 100 viajes un 20%, y para más de 100 viajes un 30%.

Este apoyo también estaba orientado al traspaso de la carretera al ferrocarril de semiremolques en los mismos términos.

El programa se cerró habiendo dado los resultados esperados.

## 5.4 ÁMBITO LOCAL

La Ley de Puertos española y los presupuestos generales del estado anuales recogen la estructura y los importes de las tasas portuarias y las bonificaciones.

Con objeto de incentivar determinados tráficos, tanto la Autoridad Portuaria de Bilbao como la Autoridad Portuaria de Pasajes realizan bonificaciones en las tasas al buque en TMCD y en las tasas a la mercancía (y equipos) para las mercancías con la consideración de tráfico intraeuropeo para el año 2014.

Además, llegado el caso, algunas mercancías pueden ser beneficiarias de algún tipo de bonificación general (no exclusiva para el TMCD).







6. EL TMCD

# UNA REALIDAD

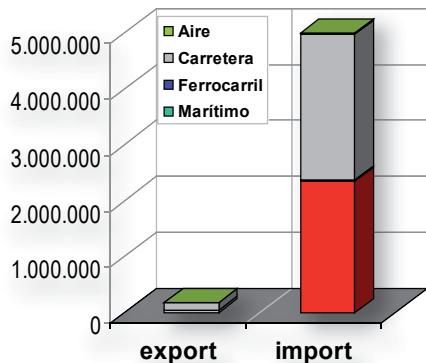


Figura 41a.- Importaciones Españolas de chatarra, con Francia y Portugal (superior), sin Francia y Portugal (inferior)

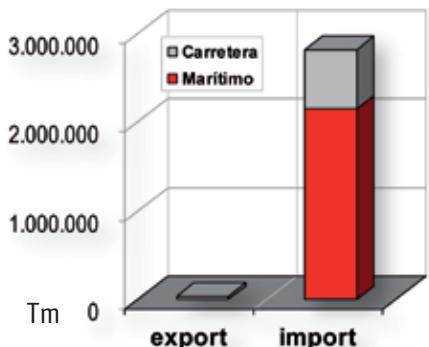


Figura 41.- Buque Arklow Castle (construido por Astilleros Murueta) descargando chatarra en importación, en la terminal S.L.P., desde el norte de Europa. En 2010 entraron en España por camión más de 2,5 millones de toneladas de chatarra. Sin contar Francia y Portugal fueron 675.000 toneladas.



## 6.1

# SERVICIOS TMCD EN LOS PUERTOS VASCOS

No hay más que ver en qué momento se iniciaron en los puertos vascos los servicios marítimos de línea regular con Europa y el momento que se iniciaron los programas de ayudas para ver que no han sido estas últimas el factor determinante para la puesta en marcha de los servicios que actualmente se ofrecen desde los puertos de Bilbao, Pasajes o Bermeo.

En estos puertos, actualmente, confluyen un buen número de servicios que han sido fruto del trabajo de captación de líneas en representación y mercancía por parte de empresas consignatarias, agencias marítimas, e incluso empresas transitarias y cargadoras de entre las áreas económicas del “hinterland” y que constituyen la oferta de TMCD más importante de todo el arco atlántico.

En los siguientes apartados se mostrará, para quién por primera vez se acerque al mundo de la contratación del transporte marítimo o/y transporte “puerta a puerta”, cómo orientarse para contratar TMCD.

## 6.2

### CÓMO CONTRATAR UN SERVICIO DE TMCD

En el capítulo 1 veíamos que es posible transportar por mar todo tipo de productos, desde lechugas a maquinaria, pasando por cereales, camiones o hidrocarburos.

En este punto toca preguntarse ¿cómo puedo conocer la oferta?, ¿con quién debo contactar?, ¿cómo puedo solicitar una cotización?, ¿qué documentación necesito?, ¿va seguro mi camión?

Trataremos de explicar el procedimiento básico y completarlo con una relación de las preguntas más frecuentes y con imágenes que aportan más que mil palabras.

#### ¿CÓMO PUEDO CONOCER LA OFERTA?

Con independencia de que cada empresa que ofrece servicio de transporte internacional intermodal tiene su propia fuerza de ventas, en lo que respecta a los servicios marítimos en los puertos vascos se puede contactar con:

- » **Bilbao** **UniportBilbao/Comunidad Portuaria**  
<http://www.uniportbilbao.es>
- » **Pasajes** **Giport**  
<http://www.giport.net>
- » **Bermeo** **Puertos - Gobierno Vasco**  
<http://www.euskadi.net/portuak/bermec1.html>

En los dos primeros casos, representan, respectivamente a las empresas que operan en el puerto de Bilbao y en el puerto de Pasajes y mantienen un servicio de promoción y asesoría de servicios marítimos y portuarios.

“LA OFERTA DE SERVICIOS DE TMCD DE LOS PUERTOS VASCOS ES LA MÁS IMPORTANTE DE TODO EL ARCO ATLÁNTICO”

## ¿CON QUIÉN DEBO CONTACTAR? ¿A QUIÉN PIDO COTIZACIÓN?

Vd. representa a una empresa de transportes internacionales por carretera. Le gustaría conocer si puede dar servicio a sus clientes y al tiempo mejorar su productividad aprovechando los servicios que ofrecen las navieras de TMCD en los puertos vascos.

¿Qué puede hacer?.

Conocer la oferta: p.ej. a través de las oficinas de promoción de los puertos vascos (Uniport / Giport) los proveedores de los servicios existentes. Solicitarles información detallada para analizar si el tramo marítimo enlaza y encaja en su cadena logística conforme a lo que precisa. La naviera le indicará, llegado el caso, el procedimiento y la documentación que requiere.

Si Vd. representa a una empresa que produce y exporta, o bien importa productos y no ha trabajado nunca con transporte marítimo, **el primer paso es decidir el grado de implicación que se desea asumir en la cadena logística de transporte.**

Si opta por poner en manos de un tercero la gestión de toda ella, podrá contar con el **operador logístico**.

## ¿PERO QUIÉN EJERCE DE OPERADOR LOGÍSTICO?

Toda aquella empresa que, con sus correspondientes autorizaciones administrativas, asuma en nombre propio la gestión, las responsabilidades y el control de la cadena de transporte.

En el caso de TMCD “puerta a puerta” pueden realizar este papel tanto **la naviera** (para su propia línea) como el **Transitario o la Empresa de Transporte Internacional**. En estos dos últimos casos elegirán de entre las líneas marítimas ofrecidas por las navieras aquella que mejor se adapte a las necesidades del cargador.

## ¿CÓMO SELECCIONO UN SERVICIO?

En función del destino, del tipo de producto que tenga para transportar y “cómo” lo puedo embalar o cargar sobre el camión. A partir de ahí podrá contrastar sus necesidades con la oferta de servicios.

## ¿QUÉ INFORMACIÓN DEBO FACILITAR PARA OBTENER UNA COTIZACIÓN?

Básicamente: Peso, dimensiones, País de Destino

Tipo de mercancía, si precisa algún tipo de atención especial.

Si es Mercancía Peligrosa, la descripción IMO / ADR de la misma.

Datos del destinatario (quién pasará a recoger el trailer o la mercancía)

Fechas de recogida en origen y entrega en destino (si es un servicio puerta a puerta)

### ¿DEBO REALIZAR ALGÚN TRÁMITE ADUANERO?

No, si se trata de mercancía comunitaria que va al -o procede de- mercado comunitario, excepto si la naviera no tiene estatus de línea regular desde el punto de vista aduanero, en cuyo caso bastará con que envíe al consignatario / operador logístico una copia de la factura comercial para que él lo incorpore en la documentación que entregará a la Aduana.

Si el envío es a un país no comunitario, deberá realizar los mismos trámites que si el transporte fuera por carretera, bien directamente con la Aduana (si dispone de la correspondiente habilitación) o bien contactando a un representante (agentes de aduanas o transitario) para que presente las declaraciones aduaneras.



### ¿CUÁNDO DEBE LLEGAR LA MERCANCÍA A PUERTO?

Siguiendo las instrucciones de la naviera o del operador logístico que haya seleccionado. Para mercancía comunitaria, generalmente 1 hora antes de la hora prevista de llegada del barco para los camiones con o sin cabeza tractora que embarquen en buques de tipo Ro-Ro, el equivalente para mercancía en contenedor. La naviera indicará el "closing time" u hora de cierre para la recepción.

En el caso de mercancía convencional, cuando se trata de un volumen importante de toneladas, la recepción en el puerto se debe concluir unas horas antes del inicio de carga del buque a fin de realizar la carga en el orden preciso.



### ¿VIAJA SEGURA MI MERCANCÍA?

Es importante, igual que si se tratase de un transporte únicamente por carretera, cargar el trailer o el contenedor con las medidas de tricaje más adecuadas en función de la mercancía. En el trayecto marítimo existe un protocolo de trincaje y aseguramiento del trailer, contenedor o carga al buque que lo realiza personal especializado.



¿CUÁL ES LA SECUENCIA DE LOS PROCEDIMIENTOS? ¿QUÉ DOCUMENTACIÓN NECESITO?

**Mercancía en buque Ro-Ro, Con-Ro, Ro-Pax (Ferries)**

Cliente = Operador Logístico o empresa de transporte terrestre	Proveedor de Servicio
Conocer la oferta	Promoción de servicios
Solicitar cotización con detalle de las características	Emisión de oferta según la consulta realizada
Aceptación oferta	Confirmación y nº de booking
Preparación del envío. <b>Documento de transporte por carretera</b> Carga del camión / remolque con destino al puerto.	Notificación de fecha de llegada buque ó retirada remolque en origen (servicio puerta a puerta)
Llegada del camión al puerto	<b>Envío Liner Sea waybill</b> Protocolo de recepción en terminal - Fotografías - Tramitación documental: Aduana / Administración Portuaria (sin incidencia para el cargador salvo que se trate de mercancía con origen/destino no comunitario)
	Protocolo de embarque y trincaje
	Transporte hasta puerto de destino
Envío del <b>entreguese</b> (para servicios NO acompañados) a quién va a pasar a retirar el trailer	Llegada y protocolo de descarga. - Tramitación documental
Retirada del camión / trailer de la terminal	Entrega del trailer a quién presente la <b>documentación</b> (para servicios no acompañados)
Entrega en destino.	



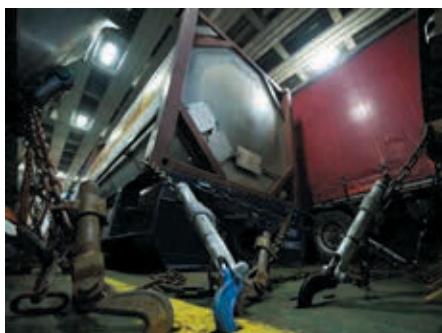
Llegada del camión a la terminal.  
El arco lo fotografiá. El trailer quedará en la terminal. Se trata de un servicio "unaccompanied"



El "tug master" engancha el trailer



El "tug master" introduce el trailer en la bodega del buque



Los remolques se aseguran (trincan) a los puntos de anclaje del buque.



Carga de diversos tipos de mercancía. Autobuses, y maquinaria embarcada por sus propios medios.



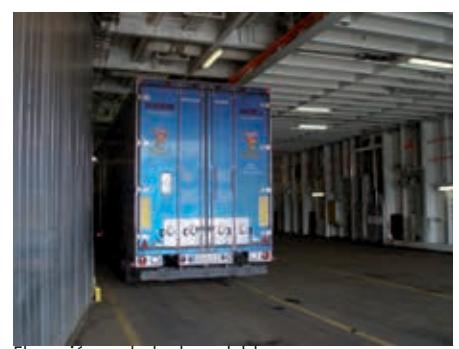
El aseguramiento de la mercancía se realiza conforme a las características de la misma



Mercancía extradimensionada sobre "roll-trailer"



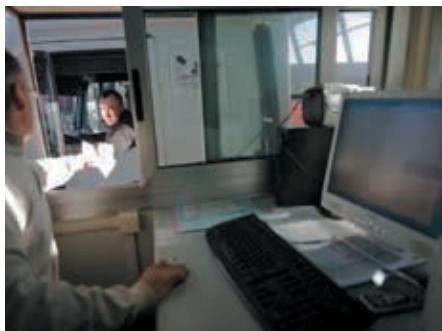
Camiones en buque Ro-Pax. El conductor viajará en el propio buque. Es un servicio "accompanied"



El camión en la bodega del buque.

### **Mercancía en contenedor**

<b>Cliente: fabricante, trader, exportador o importador</b>	<b>Proveedor de Servicio</b>
Conocer la oferta	Promoción de servicios
Solicitar cotización con el mayor detalle posible	Envío de oferta ajustado a las necesidades
Aceptación oferta	Confirmación y nº de booking
	Notificación de fecha de llegada y referencia
	Declaración Sumaria
	<b>Orden de transporte para recogida</b>
	<b>Documento de Transporte</b>
Preparación del envío.	
Carga del contenedor sobre camión / vagón con destino al puerto.	Llegada del camión / ferrocarril al puerto
	Protocolo de recepción en terminal
	- Acreditación en la terminal: albarán de entrega
	- Tramitación documental: Aduana / Administración Portuaria (sin incidencia para el cargador salvo que se trate de mercancía con origen/destino no comunitario)
	Protocolo de embarque y trincaje
	Transporte hasta puerto de destino
	<b>Envío Liner Sea waybill</b>
	Llegada y protocolo de descarga.
	- Tramitación documental: Aduana, Terminal, Administración Portuaria (sin repercusión para el cliente)
	Envío del entréguese a la terminal para que entregue el contenedor a quién esté autorizado para recogerlo.
	Envío a domicilio de destino
<b>Recepción</b>	



Llegada del camión a la terminal. Control de datos: Puerto/terminal de destino, Peso, ADR/IMO. Buque. El sistema establece su posición en la terminal.



En base a los parámetros del sistema, al conductor se le indica la posición a la que debe ir.



La grúa "transtainer" ha recibido las instrucciones para posicionarlo en el lugar preciso para su posterior embarque.



La llegada a la terminal puede ser por tren. El contenedor se llevará a la "pila" previa al embarque con camiones de terminal.



Cuando el barco está preparado para la carga, el contenedor será llevado a su costado. La grúa "portainer" la izará.



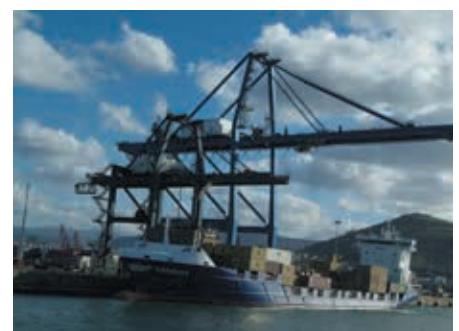
Se colocan los "pines". Permitirán enlazar los contenedores por capas y asegurar la carga al buque.



El contenedor se carga en el buque siguiendo un orden pre-establecido en función de varios parámetros: peso, ADR/IMO, puerto de descarga, ...



Los contenedores se aseguran (trincan) entre ellos y a los puntos de anclaje del buque.



Concluyen las operaciones de trincaje.

### **Mercancía convencional / carga de proyectos**

<b>Cliente: fabricante, trader, exportador o importador</b>	<b>Proveedor de Servicio</b>
Conocer la oferta	Promoción de servicios
Solicitar cotización con el mayor detalle posible	Envío de oferta ajustado a las necesidades
Aceptación oferta	Confirmación y nº de booking
	Notificación de fecha de llegada y referencia
	Declaración Sumaria
	<b>Orden de transporte para recogida</b>
	<b>Documento de Transporte</b>
Preparación del envío.	
Carga de la mercancía sobre camión / vagón con destino al puerto.	Llegada del camión/ferrocarril al puerto
	Protocolo de recepción en terminal
	- Acreditación en la terminal: albarán de entrega
	- Tramitación documental: Aduana / Administración Portuaria (sin incidencia para el cargador salvo que se trate de mercancía con origen/destino no comunitario)
	Protocolo de embarque y trincaje
	Transporte hasta puerto de destino
	<b>Envío Liner Sea waybill</b>
	Llegada y protocolo de descarga.
	- Tramitación documental: Aduana, Terminal, Administración Portuaria (sin repercusión para el cliente)
	Envío del entréguense a la terminal para que entregue la mercancía a quién esté autorizado para recogerlo.
	Envío a domicilio de destino
Recepción	



1  
Llegada del ferrocarril a la terminal y descarga de la mercancía (bobinas siderúrgicas).



Llegada del camión a la terminal y descarga de la mercancía.



Recepción de la mercancía en los almacenes de la terminal. Control de datos: Puerto/terminal de destino, Peso, Buque...



Verificación de datos previos a la carga en buque.



Estiba de la mercancía en la bodega del buque.



2  
Un nuevo ejemplo muestra la llegada los camiones y recepción en la terminal de la mercancía (vagones de ferrocarril).



Preparación de la mercancía para la carga en el buque. En este ejemplo, se colocan alrededor de los vagones las eslingas que permitirán su izado.



Izado de la mercancía para ser cargada a bordo del buque.



Carga de la mercancía en el buque. En el caso de una importación, se produciría el proceso inverso

## ¿CÓMO PUEDO ELEGIR EL EQUIPO Y BUQUE ADECUADO PARA MIS MERCANCIAS?

**“TODO LO QUE ES SUSCEPTIBLE DE SER TRANSPORTADO EN UN CAMIÓN ES SUSCEPTIBLE DE SER EMBARCADO”**  
y algunas cosas más...

### MERCANCÍA

Cualquier tipo de producto puede viajar en un contenedor. Se trata de encontrar el servicio marítimo que se adecúe a nuestras necesidades.



**MERCANCÍA GENERAL**  
desde productos perecederos a temperatura controlada, otros productos alimentarios sin frío, todo tipo de productos embalados en cajas, con o sin pallet, a mercancía sin envasar

Carga de un remolque en transporte especial con un “tug master” en un buque Con-Ro.



**PROYECTOS**  
Maquinaria y piezas de grandes dimensiones

Eólicos  
Coches ferroviarios, finger aeropuertos  
otros

Transporte de granel sólido en contenedor. En el interior se acomoda un recipiente (bag) flexible que es el que se rellena a través de las escotillas del techo. Se descarga por volquete por la trampilla inferior, con o sin compresor.



**GRANELES SÓLIDOS**  
Productos químicos no peligrosos  
Productos alimentarios

Transporte de granel líquido en contenedor cisterna, sobre plataforma (mafi) en un buque Con-Ro.



**GRANELES LÍQUIDOS**  
Con o sin temperatura controlada  
Productos pulverulentos  
Productos químicos  
Productos alimentarios...

Descarga de coches nuevos de tren para ser embarcados en buque Con-Ro.



**VEHÍCULOS**  
Coches nuevos  
Camiones nuevos y otros vehículos

<b>EQUIPO</b>	<b>BUQUE</b>	<b>EJEMPLOS</b>
Contenedor reefer, Trailer isotermo Contenedor "dry" Caja móvil Trailer, camión carretera o Sin equipo intermedio	Porta-contenedores Con-Ro Ro-Ro Convencional	Frutas, hortalizas, pescado Vinos, conservas, pianos, maquinaria, piezas. Bobinas siderúrgicas, bobinas papel. (+ 800 partidas arancelarias)
Contenedor: flat rack Contenedor adaptado Mafis Sin equipo intermedio	Porta-contenedores Porta-contenedores Con-Ro y Ro-Ro Convencional Ro-Ro	Helicópteros Camión nuevo Palas, nacelles, transformadores Vagones, yates,
Contenedor volquete Contenedor Flexi Tank Trailer o Sin envasar	Porta-contenedores Con-Ro y Ro-Ro Granelero (grandes volúmenes)	Cereales, oleaginosas, fertilizantes, abonos, cemento, chatarras, productos químicos
Contenedor FlexiTank Contenedor Tanque Camión cisterna Remolque cisterna o sin envasar	Porta-contenedores Con-Ro y Ro-Ro Buque tanque (grandes volúmenes)	Productos químicos líquidos, gases licuados etc. IMO, IMDG.
Sin equipo intermedio Contenedor Dry especial	Con-Ro y Ro-Ro Buque Car-Carrier (Ro-Ro)	Vehículos en grandes volúmenes Coches en 1/2 unidades

## ¿CÓMO ELEGIR EL EQUIPO Y BUQUE ADECUADO PARA MIS MERCANCIAS?

“**TODO LO QUE ES SUSCEPTIBLE DE SER TRANSPORTADO EN UN CAMIÓN ES SUSCEPTIBLE DE SER EMBARCADO**”  
y algunas cosas más...

### MERCANCÍA

Descarga de un trailer con un “tug master” de un buque Con-Ro.  
Los mismos productos que por carretera



Palas de molinos eólicos sobre buque para transporte especial.



Big bag preparados sobre pallet son cargados en un contenedor.



Transporte de granel líquido en remolque cisterna siendo cargado en buque Con-Ro



Carga de camión nuevo en buque Con-Ro



**MERCANCÍA GENERAL**  
desde productos perecederos a temperatura controlada,  
otros productos alimentarios sin frío,  
todo tipo de productos embalados  
en cajas, con o sin pallet,  
a Mercancía sin envasar

**PROYECTOS**  
Maquinaria y piezas de grandes dimensiones  
Eólicos  
Coches ferroviarios, finger aeropuertos  
otros

**GRANELES SÓLIDOS**  
Productos químicos no peligrosos  
Productos pulverulentos  
Productos alimentarios

**GRANELES LÍQUIDOS**  
Con o sin temperatura controlada  
Productos químicos  
Productos alimentarios...

**VEHÍCULOS**  
Coches nuevos  
Camiones nuevos y otros vehículos

## EJEMPLOS



Bobinas preparadas para ser embarcadas en buque convencional

Descarga de papel de un barco mixto, convencional (bodega) y contenedor (cubierta)



Helicóptero sobre contenedor "flat" para carga en buque portacontenedores.

"Finger" para aeropuerto sobre cubierta de buque convencional



Contenedor convencional (dry) con bolsa para transportar granos líquidos ó sólidos.

Buque graneleros para tráfico intra-europeo



Buque con productos alimentarios líquidos.

Contenedores cisterna. Para transportar en: buque portacontenedores, buque Con-Ro sobre cubierta o en bodega sobre "mafí".



En primer término, carga de una excavadora sobre camión góndola y un remolque con un "tug master" en un buque Ro-Pax

3 cabezas tractoras sobre un contenedor "Flat Rack"



EL TMCD, UNA REALIDAD



## 6.3

# EXPERIENCIAS



### 1- "Regularidad a precios competitivos"

HOYER es considerado un "full-service partner" de logística, así como un enlace entre los productores y los comercializadores.

Tanto en Europa como al nivel mundial, HOYER desarrolla e implanta soluciones complejas, principalmente para las industrias químicas, alimenticias y de gases industriales.

En el ámbito del transporte intermodal, el Grupo HOYER dispone de capacidad para mover una amplia gama de mercancías tanto por carretera, por ferrocarril y por mar en toda Europa, contando con una amplia red de delegaciones que permiten controlar al mismo tiempo de forma centralizada el servicio.

El transporte marítimo permite a HOYER programar envíos con regularidad a precios razonables, además de reducir el uso del transporte por carretera y bajar la dependencia de los carburantes.



### 2.- "Cerveza: de la fábrica al lineal".

Grupo DIA es la tercera mayor cadena de supermercados descuento del mundo. Presente en siete países, opera con una red de más de 6.400 tiendas y 42 plataformas logísticas, para las que trabajan más de 40.000 empleados.

Para DIA, en la que los niveles de stock en plataforma son menores que en la media del sector, "es vital contar con un transporte de aprovisionamiento que nos garantice la máxima fiabilidad".

En los más de 15 años en los que venimos utilizando el TMCD, hemos constatado una mejora constante, lo que se ha traducido en una cantidad cada vez mayor de pedidos transportados a través de este medio.

En ese sentido, la regularidad de los tráficos del TMCD nos permite ajustar las previsiones a las necesidades reales de nuestras plataformas.

Además, al tratarse de transporte combinado y dada la disponibilidad de contenedores PW, este sistema nos permite cargar más mercancía que un trailer, lo que nos aporta ahorros de coste adicionales.



### 3.- "Las empresas de transporte por carretera tienen un aliado en el mar".

**Transfennica** opera el servicio entre Bilbao y Zeebrugge desde septiembre de 2007 con servicios especialmente dirigidos al mundo del transporte por carretera internacional, admitiendo entre otro tipo de embarques: trailers no acompañados, convoyes especiales acompañados y no acompañados, maquinaria rodante y tracks, coches nuevos, furgonetas y camiones, unidades a temperatura controlada, cargas de proyectos.

"Ofrecemos una solución a las empresas de transporte internacional que desean hacer más competitivos sus costes al reducir las horas de menor valor añadido de sus rutas, permitiéndoles incrementar al mismo tiempo el valor social del transporte. Los días fuera de su lugar de origen de los conductores y de los equipos añaden costes económicos y sociales al servicio que ofrecen".

Desde Bilbao se pueden enviar las mercancías junto con sus equipos, vía Zeebrugge, a los principales núcleos del continente y al área de Londres (Países Bajos, Alemania, Polonia, Rusia, Finlandia), pudiendo aprovechar, además, el fin de semana para viajar evitando la restricción para circular en Francia.



### 4.- "Logística integral"

"Desde que **Consignaciones Toro y Betolaza** inició su actividad en el año 1966 hemos ido reorientando la compañía hacia servicios de valor añadido para los cargadores.

Somos consignatarios de buques, estibadores, agentes de Aduana, transitanrios y transportistas, y al mismo tiempo llevamos a cabo la gestión logística de las mercancías por cuenta del cargador, lo que nos permite ofrecer un servicio integral a nuestros clientes".

Nuestra actividad en los puertos de Bilbao y Pasajes, está orientada a satisfacer las necesidades logísticas de, principalmente, las empresas cargadoras que operan en el comercio intraeuropeo.

"Así, cada bobina de papel o acero que pasa por nuestras instalaciones está perfectamente identificada y ello permite servir el producto demandado en el tiempo y plazo solicitado".

Para ello, cuentan también con almacenes de apoyo en áreas interiores (Azuqueca de Henares) a donde expiden la mercancía a través de trenes bloque consiguiendo con todo ello minimizar el impacto ambiental del transporte, habiéndose hecho acreedores de la ISO Medioambiental UNE-EN ISO 14001:2004.



### 5.- "Expertos en multimodalidad"

Mediante la combinación de soluciones de transporte marítimo con barcazas de navegación fluvial, ferrocarril y transporte de carretera Samskip opera una red de TMCD de ámbito pan europeo.

Samskip conecta la península Ibérica con servicios directos entre los puertos de Bilbao, Vigo, Leixoes y Lisboa con los puertos de Tilbury, Southampton y Rotterdam, puerto éste que funciona, además, como hub hacia Escandinavia, Báltico y Rusia.

Desde el año 2003 Samskip opera en el puerto de Bilbao con un servicio short sea con salida los jueves, que permite entregar la mercancía - en un radio aproximado de 250km. de los puertos de destino - los lunes en UK y los martes en el área del Benelux y Alemania.

Para dar soluciones logísticas a sus clientes, Samskip ofrece una variada gama de tipos de equipos destinados a adaptarse a las necesidades de cualquier carga containerizable. Desde contenedores de 20', 40' a 45', en sus diversas versiones: standards, high cube, frigoríficos o flats, destinados estos últimos a la mercancía extra dimensionada.

Por todo ello, sus responsables señalan: Samskip "está comprometida con soluciones de transporte sostenible mediante la combinación eficiente de distintos modos de transporte de tal forma que el resultado sea un transporte competitivo, sostenible y ecológico".



6

6.- “Cualquier mercancía puede utilizar el TMCD. Es cuestión de cumplir sus expectativas”.

“Desde 1770 MacAndrews viene dibujando servicios a medida de lo que el mercado demanda. Fuimos pioneros en el transporte combinado (carretera - tren - marítimo) con Europa y seguimos avanzando para dar servicio a las mercancías más exigentes.

Los productos refrigerados españoles de la zona del Levante español se transportan hasta Bilbao, donde se acomodan en contenedores frigoríficos de 45 pies y se cargan con destino a Tilbury, Liverpool, Dublín, Bristol y Rotterdam, cinco puertos importantes para abastecer los principales mercados de Reino Unido, Irlanda y de Países Bajos.

El servicio opera en días fijos los 5 días de la semana, lo que permite a los clientes programar sus expediciones y mantener el abastecimiento regular en destino.

Conocemos lo que viaja dentro del contenedor en función de la información aportada por el cargador, monitoreamos lo que el cliente nos exige en cuanto a su conservación y sus requerimientos logísticos.

Para nuestros clientes lo importante es que el servicio esté ajustado a sus necesidades en precio y en plazo y, al mismo tiempo, que se mantenga sin variaciones estacionales.



7

7.- “la reducción de la tramitación de autorizaciones compensa embarcarse”

**Acha** Cargo es una compañía de transporte por carretera especializada en carga de proyectos.

“Entre nuestros clientes se encuentran desde fabricantes de calderería, transformadores, ... e incluso museos.

Utilizamos los distintos servicios de TMCD que se ofrecen en el puerto de Bilbao al ofrecernos una serie de ventajas: poder “circular” el fin de semana, poder enviar el remolque sin desplazar a los chóferes cuando no es necesario, o contando con ellos cuando se trata de un trabajo muy especial.

Otra de las importantes ventajas es evitar todo el paso por Francia y la tramitación administrativa tan intensa que requiere nuestro trabajo.

¿En qué se traduce además ésto? En menores costes operativos y más competitividad”.

Acha Cargo acumula una larga experiencia que aporta soluciones a necesidades de transporte muy especiales.



8

8.- “Nos ha permitido ser más competitivos”

Minera Santa Marta (MSM) es una compañía española líder en la producción y comercialización de sulfato sódico anhídrico natural. En la actualidad cuenta con 2 plantas de producción ubicadas en las provincias de Burgos y Toledo.

“El sulfato sódico es un elemento natural que se adapta perfectamente a los diferentes sectores: fabricantes de detergente, vidrio, pulpa de papel, pasta Kraft, procesos de coloración textil, colorantes industriales, alimentación, producción de enzimas, farmacia, etc.”.

MSM cuenta con una amplia experiencia en logística y expedición disponiendo de almacenes intermedios en puertos de Europa, Sudamérica y norte de África, lo que facilita las entregas en plazos de tiempo muy breves.

“En concreto para el mercado Europeo utilizamos el transporte marítimo porque nos ha permitido acceder a mercados donde no hubiese sido posible con el transporte terrestre (por ejemplo, los países escandinavos). Afortunadamente nuestro proceso productivo es muy flexible y nos podemos adaptar al mayor tiempo de tránsito que implica este tipo de transporte. La disminución de los costes logísticos se traduce en un incremento de nuestra competitividad.”



## 9 "Activos en la cadena de suministro"

Muchas de las principales empresas europeas de la distribución - Chivas, Diageo, Tesco, Asda, Sainsbury's - y de los operadores logísticos - Kuehne & Nagel, DHL - utilizan la red de rutas de **DFDS** tanto para consolidar mercados o para comenzar a operar en nuevos.

Las distintas opciones que DFDS ofrece - trailers sin acompañamiento (unaccompanied), unidades frigoríficas o contenedores - les dan nuevas oportunidades en tiempos de transito, reduciendo costes y posicionando equipo en aquellos mercados con potencial de crecimiento.

Al mismo tiempo, DSDF ofrece la posibilidad de trabajar con equipos con chofer (accompanied) lo que reporta a los clientes la flexibilidad que demandan.

Por último, los clientes que trabajan con mercancía en contenedor aprovechan las ventajas de sus servicios por ferrocarril de DFDS que operan entre las principales terminales logísticas.



## 10.- "Seguro y competitivo"

**Olarra** (empresa perteneciente al grupo metalúrgico italiano Rodacciai) es fabricante, entre otros, de productos de barra y alambrón de acero inoxidable, y se ha convertido en suministrador básico del mercado europeo, donde destacan, por volumen exportado, los envíos a Reino Unido, Finlandia y Noruega.

El porcentaje de exportación sobre las ventas totales es del 96 %. El 20% de esta exportación se realiza por vía marítima, la mayor parte a través del puerto de Bilbao y con destino a Reino Unido, Japón, India, Siria, Arabia Saudí, México, Finlandia, Suecia, Canadá, Australia, Nueva Zelanda, Turquía, China, Túnez, Chile, Taiwán, etc.

La actividad exportadora lleva en paralelo la compra de materia prima en el exterior. La importación de chatarra de acero inoxidable se inició en los años setenta y, actualmente, Olarra importa ferrocromo por vía marítima.

Para los responsables de esta compañía, las mayores ventajas del transporte marítimo son tres. "Por un lado, el radio de acción es más amplio que el de la carretera, los costes disminuyen conforme aumenta la distancia y existe una mayor seguridad de la carga"



## 6.4 SERVICIOS MARÍTIMOS: BILBAO

(La constante adecuación de los servicios a la oferta recomienda contactar en todo momento con las navieras para conocer las actualizaciones y los detalles de los servicios)

Puertos	Países	Agente/Naviera	Línea/Servicio
Riga, St. Petersburg, Tallinn, Moscow, Szczecin and other inland destinations	Latvia, Russia, Estonia, Sweden, Norway, Finland, Poland	Marmedsa Noatum Shipping Agency	APL
Portsmouth	UK	Bergé M. Bilbao, S.L.	Brittany Ferries
Roscoff	France	Bergé M. Bilbao, S.L.	Brittany Ferries
Helsinki, Gdynia	Finland, Poland	CMA CGM Ibérica, S.A.	CMA - CGM Escandinavia Service
Riga, Tallinn, St. Petersburg, Ust Luga, Moscow (via St. Petersburg)	Estonia, Lithuania, Russia, Latvia	CMA CGM Ibérica, S.A.	CMA - CGM French Baltic Line
France	Bilbao, Gijon, Le Havre	CMA CGM Ibérica, S.A.	CMA - CGM Spain F
Hamburg, Szczecin, Gdynia, Gdansk, Kotka, Helsinki, Oslo, Kristiansand, St. Petersburg	Germany, Poland, Finland, Norway, Russia	Delphis Logistics Door to Door Service	Delphis Logistics
Bilbao, Antwerp, Rotterdam	Belgium, The Netherlands	Delphis Logistics Door to Door Service	Delphis Logistics SPA1
Liverpool, Greenock	UK	Vapores Suardiaz norte, S.L.	DSL (DFDS Suardiaz Line)
Bristol, Liverpool	UK	Vapores Suardiaz norte, S.L.	DSL (DFDS Suardiaz Line)
Dublin, Liverpool	Ireland, UK	Vapores Suardiaz norte, S.L.	DSL (DFDS Suardiaz Line)
Helsinki, Aarhus, Gävle, Helsingborg, Malmö, Stockholm, Tallinn, Dublin, Cork, Helsinki, Kotka, Mantyluoto, Rauma, Oulu, Copenhagen, St. Petersburg, Oslo, Brevik, Haugesund, Halden, Kristiansand, Larvik, Brevik, Bergen, Belfast, Felixstowe, Riga, Antwerp, Rotterdam, Klaipeda, Gdansk, Gdynia, Szczecin, Hamburg, Bremenhaven	Ireland, Denmark, Lithuania, Finland, Estonia, Russia, Holland, Norway, U.K, Belgium, France, Latvia, Poland, Germany, Sweden	Green Ibérica, S.L.	Evergreen Line
Bilbao, Le Havre, Rotterdam, Aalborg, Gothenburg	Spain, France, The Netherlands, Sweden	Green Ibérica, S.L.	Evergreen Line
Bilbao, Antwerp, St. Petersburg, Kotka, Helsinki, Rauma, Zeebrugge, Bilbao	Belgium, Finland, Russia	Consignaciones Toro y Betolaza, S.A.	Finnlines PLC
Gdynia, Aarhus, Lübeck, Rostock, Travemünde, Ust-Luga	Poland, Denmark, Germany, Russia	Consignaciones Toro y Betolaza, S.A.	Finnlines PLC
Algeciras, Vigo, Bilbao	Spain	Isamar (Ibescar-Sagemar S.A.)	Hanjin Shipping - North S.E.S.
Bilbao, Le Havre, Rotterdam, Aalborg, Gothenburg	Spain, France, The Netherlands, Sweden	"K" Line España Servicios Marítimos, S.A.	K-Line IBESCO
St Petersburg, Riga, Tallinn	Russia, Latvia, Estonia, Lithuania	MacAndrews, S.A.	MacAndrews Russia Baltic

Linea/ Servicio	Carga	Tipo Servicio	Observaciones	Conten. Frigo	Transit time orientativo	Tfno
Semanal	C	F	20', 40', DV, HC, OT, FR. RE	Si	14 días Szczecin, 18 días a St. Petersburgo	944104000
2 semana- les	P/R	D				944937508
Semanal	P/R	D				944937508
Semanal	C	F		Si	2 transbordos a Helsinki: Rttdm/Hamburgo/ Helsinki: aprox. 2 semanas, 2 transbordos a Gdynia: Rttdm/Hamburgo Gdynia: aprox. 2 semanas	944000555
Semanal	C	F		Si	13-17 días según destinos	944000555
Semanal	C	D		Si	2 días a Le Havre	944000555
Semanal	C	F	20, 40, 45 y 45 HCPW, además de equipo especial y reefer	Si	Rotterdam: 4 días / Szczecin: 14 días, Gdy- nia:15 días / Gdansk: 16 días	944132510
Semanal	C	D	20, 40, 45 y 45 HCPW, además de equipo especial y reefer	Si	Antwerp: 2 días, Rotterdam: 3 días, Gothen- burg: 6 días, Oslo y Moss: 7 días, Kristiansand: 8 días	944132510
Semanal	C	D		Si	2 días a Bristol, 4 días a Greenock	944234300
Semanal	C	D		Si	2,5 a Bristol, 4 días a Liverpool	944234300
Semanal	C	D		Si	2,5 días a Dublín, 4 días Liverpool	944234300
Semanal	C	F		Si		944937032
Semanal	C	F		Si	8 días a Gothenburg	944937032
Semanal	M/ C/E/R	D	20', 40', 45', Rolltrailers de 20', 24', SI 30',40', 48' y 62'. Posibilidad de cone- xión de equipo reefer del cliente.		2,5 días a Amberes,, 7 a St Peterburgo, 8 a Kotka, 9 días a Helsinki, 10 días a Rauma Zee- brugge sólo Import: 4 días.	944252600
Semanal	M/ C/E/R	F	Rolltrailers de 20', 24', 30',40', 48' y 62'. Si Posibilidad de conexión de equipo reefer del cliente.		12 días a Gdynia, Aarhus, Lubeck, Rostock, Travemunde, Ust-Luga	944252600
Semanal	C	D	Todo tipo de equipo	Si		944937130
Semanal	C	D		Si	Gothenburg 8 Dias, Aarhus 9 Dias, Coopena- gue 10 Dias, Oslo 11 Dias	944241710
Semanal	C	F	20' y 40'. 40'PW y 45 PWHC	Si	13 días Bilbao - St Peterburgo y 15 días a Riga	944797800

## 6.4 SERVICIOS MARÍTIMOS: BILBAO

Puertos	Países	Agente/Naviera	Línea/Servicio
Helsingborg, Gdynia, Thamessport	Sweden, Poland, UK	MacAndrews, S.A.	MacAndrews Scan Baltic Express
Klaipeda, San Petersburg, Teesport, Oslo, Stocklhom	Sweden, Poland, UK, Lithuania, Russia	MacAndrews, S.A.	MacAndrews Scan Baltic Express
Helsinki, Kotka, Bergen, Alesund, Kristiansund, Moss, Brevik, Larvik, Oslo, Stockholm	Norway, Finland	MacAndrews, S.A.	MacAndrews Scandinavian Xpress
Bilbao, Liverpool, Greenock	UK, Ireland	MacAndrews, S.A.	MacAndrews Services
Thamessport, Rotterdam	UK, Netherlands	MacAndrews, S.A.	MacAndrews Services
Bilbao, Dublin, Liverpool	UK, Ireland	MacAndrews, S.A.	MacAndrews Services
Bilbao, Bristol, Liverpool	UK	MacAndrews, S.A.	MacAndrews Services
Le Havre, Antwerp, Rotterdam, Hamburg, Bremen, Southampton, Felixstowe, Grangemouth, Dublin, Belfast, Cork, St. Petersburg, Riga, Oslo, Malmo, Copenhagen, Aarhus, Esbjerg, Helsinki, Hamina, Gdansk, Gdynia, Klaipeda, Tallinn, Gothenburg	UK, Northern Ireland, Scandinavia, Latvia, Poland, The Netherlands, Russia, Norway, Finland, Estonia, Lithuania, Germany, Belgium, Sweden	Maersk Spain, S.L.U.	Maersk Line
Algeciras, Vigo, Bilbao	Spain	Maersk Spain, S.L.U.	Maersk Line
St. Petersburg	Russia	Mediterranean Shipping Company España, S.L.U.	Mediterranean Shipping Co.
Kotka, Helsinki, Rauma, Gdynia, Klaipeda, Helsingborg, Gothenburg, Oslo, Larvik, Kristiansand, Stockholm, Gavle, Norrkoping, Aarhus, Fredericia, Copenhagen, Riga, Tallin	Denmark, Norway, Finland, Sweden, Poland, Russia, Latvia, Estonia, Lithuania, Norway	Mediterranean Shipping Company España, S.L.U.	Mediterranean Shipping Co.
Dublin, Cork, Belfast, Felixstowe	Ireland, UK, Spain, Belgium	Mediterranean Shipping Company España, S.L.U.	Mediterranean Shipping Co.
Rotterdam, Hamburg, Bremenhaven, Le Havre	Holland, Germany, France	Mediterranean Shipping Company España, S.L.U.	Mediterranean Shipping Co.
Rotterdam, Hamburg, Le Havre	The Netherlands, Germany, France	Transcoma Shipping	Mitsui OSK Lines (JEX)
Antwerp, Gijon, Bilbao	Belgium	Mediterranean Shipping Company España, S.L.U.	MSC Biscay Service
Algeciras, Leixoes, Marin, Bilbao	Spain	Soluciones Integrales Marítimas (SIM)	Nisa - North Spain Express Service
Bilbao, Le Havre, Rotterdam, Aalborg, Gothenburg	Spain, France, The Netherlands, Denmark, Sweden	A. Pérez y Cía., S.L.	North Continent Iberia X-Press - BGX
St. Petersburg, Gdynia	Russia, Poland	Orient Overseas Container Line (Spain), S.L. - OOCL	OOCL- Orient Overseas Container Line
Gothenburg, Helsingborg, Stockholm, Gdynia, Helsinki, Kotka, Turku, Moss, Kaliningrad, St. Petersburg, Klaipeda, Riga, Tallinn, Hamburg	Sweden, Poland, Norway, Russia, Lithuania, Estonia, Finland, Germany	OPDR IBERIA, S.L.U.	OPDR

Frecuencia	Carga	Tipo	Observaciones	Conten frigo	Transit time	Teléfono
Semanal	C	D	20'y 40'. 40'PW y 45 PWHC	Si	Export: 5 días aHelsingborg, 7 días a Gdynia, Import: 9 días de Helsingborg, 7 díasde Gdynia	944797800
Semanal	C	F	20'y 40'. 40'PW y 45 PWHC	Si	Export: 5 días aHelsingborg, 7 días a Gdynia. Import: 9 días de Helsingborg, 7 días de Gdynia	944797800
2 Semanales	C	F	20'y 40'. 40'PW y 45 PWHC	Si	5 días a Rotterdam, 11 días al resto de puertos escandinavos	944797800
Semanal	C	D	20'y 40'. 40'PW y 45 PWHC	Si	Liverpool (3 días) Greenock (4 días)	944797800
2 Semanales	C	D	20'y 40'. 40'PW y 45 PWHC	Si	Thamesport 3 días	944797800
Semanal	C	D	20'y 40'. 40'PW y 45 PWHC	Si	Liverpool (3 días) Dublín (3 días)	944797800
Semanal	C	D	20'y 40'. 40'PW y 45 PWHC	Si	Liverpool (3 días) Bristol (3 días)	944797800
Semanal	C	F		Si	St. Petersburg 11 días (CEI), Poland 10 días, UK 3 días, Netherland 3 días, Latvia 9 días, Scandinavia 8 días.	944232037
Semanal	C	D		Si		944232037
Semanal	C	F	20', 40' dv/ Hc, OT, flats, Pfs, Reefers, Si equipos homologados a 28 tons, etc			944355030
Semanal	C	F	20', 40' dv/ Hc, OT, flats, Pfs, Reefers, Si equipos homologados a 28 tons, etc		kotka 8, helsinki 9, rauma 9, gdynia 11, klapeda 9, helsingborg 9, gothenburg 11, oslo 10, larvik 8, kristiansand 7, stockholm 12, gavle 10, norrkoping 9, aalborg 8, fredericia 8, copenhagen 7, riga 11, tallin 9 Gothenburg: 12 días	944355030
Semanal	C	F	20', 40' dv/ Hc, OT, flats, Pfs, Reefers, Si equipos homologados a 28 tons, etc			944355030
Semanal	C	F	20', 40' dv/ Hc, OT, flats, Pfs, Reefers, Si equipos homologados a 28 tons, etc		Rotterdam 2, bremerhaven 3, hamburg 3, le havre 3	944355030
Semanal	C	F	20', 40', 40 HC, equipo especial sujeto a disponibilidad. Normalmente no cuentan con equipo reefer en Bilbao	Si	BIO-Jeddah: 20 días Rtdm-Jeddah: 14 días	944231765
Semanal	C	D	20', 40' dv/ Hc, OT, flats, Pfs, Reefers, Si equipos homologados a 28 tons, etc		2 días a Antwerp	944355030
Semanal	C	D	Todo tipo de equipo	Si		946430185
Semanal	C	D	No	Si	Le Havre: 1 día, Rotterdam: 3 días, Aalborg: 7 días, Gothenburg: 8 días	944233600
Semanal	C	F		Si	St. Petersburg 13 días, Gdynia 12 días	607036833
Semanal	C	F		Si	9/10 días a Estonia / Lituania, 10 días a Polonia/Suecia	946462486

## 6.4 SERVICIOS MARÍTIMOS: BILBAO

Puertos	Países	Agente/Naviera	Línea/Servicio
Bilbao, Tilbury, Rotterdam	UK, The Netherlands	OPDR IBERIA, S.L.U.	OPDR
Reykjavik	Iceland	E. Erhardt y Cía, S.A.	Samskip
Tilbury, Immingham, Rotterdam	UK, The Netherlands	Samskip Multimodal Container Logistics, S.A.	Samskip
Larvik, Brevik, Kristiansand, Moss, Fredrikstad, Varberg, Helsingborg, Oslo, Kotka, Rauma, Helsinki, Cork, Belfast, Dublin, Klaipeda, Ventspils, Riga, Tallinn, St. Petersburg, Hamburg	Norway, Sweden, Finland, Russia, Ireland, Lithuania, Latvia, Estonia, Germany, Poland	Samskip Multimodal Container Logistics, S.A.	Samskip
Bilbao, Antwerp, Rotterdam	Belgium, The Netherlands	Team Lines Iberia, S.L.	Team Lines SPA1
Portsmouth, Zeebrugge	UK, Belgium	Transfennica Iberia, S.L.	Transfennica
Hamina, Rauma, Hanko, Lübeck, Paldiski, Gdynia, St. Petersburg	Finland, Germany, Poland, Russia	Transfennica Iberia, S.L.	Transfennica
Rotterdam	The Netherlands	Orey Shipping, S.L.	Tschudi Lines
Immingham, Esbjerg, Larvik, Moss, Klaipeda, Helsinki, Tallinn	UK, Denmark, Norway, Lithuania, Estonia, Finland	Orey Shipping, S.L.	Tschudi Lines
Algeciras, Vigo, Bilbao	Spain	Orey Shipping, S.L.	UniF
Bilbao, Gijón, Antwerp	Belgium	W.E.C Lines España, S.L.U.	WEC Lines

Tipo de Servicio: D; Direct - F; Feeder



Frecuencia	Carga	Tipo	Observaciones	Conten frigo	Transit time	Teléfono
Semanal	C	D	Todo tipo de equipos, incluidos contenedores 45' Pallet-Wide High Cube y 45' Pallet-Wide High Cube frigoríficos	Si	2 días a Tilbury, 3 días a Rtdm	946462486
Semanal	C	F		No	7 días	944250100
Semanal	C	D	Disponen de todo tipo de equipo menos 20" reefer y open top. Especialistas en 45" pallet wide	Si	50 horas a Immingham, 2,5 días a Rotterdam	944456188
Semanal	C	F	Disponen de todo tipo de equipo menos 20" reefer y open top. Especialistas en 45" pallet wide	Si	2,5 días a Rotterdam / 8 días a Irlanda (sale viernes y llega viernes), 10-11 días al Báltico, Escandinavia y a Rusia	944456188
Semanal	C	D	20, 40, 45 y 45 HCPW, además de equipo especial y reefer	Si	Antwerp: 2 días, Rotterdam: 3 días	944132510
2 Semana- les	M/ C/E/R	D	Semiremolques, contenedores de 20, 30, 40 y 45 pies, mercancía ADR y/o proyectos y cargas especiales.	Si	35 hrs.	944831659
2 Semana- les	M/ C/E/R	F	Semiremolques, contenedores de 20, 30, 40 y 45 pies, mercancía ADR y/o proyectos y cargas especiales.	Si	35 hrs.	944831659
Semanal	C	D	20dv, 40dv, 40PWHC, 45PWHC . Otros equipos se podrían utilizar bajo un acuerdo específico.	Si		944354648
Semanal	C	F	20dv, 40dv, 40PWHC, 45PWHC . Otros equipos se podrían utilizar bajo un acuerdo específico.	Si		944354648
Semanal	C	D		Si		944354648
Semanal	C	D	20' DV and 40' DV and high cubes. Special equipment including palletwidess on request.	Si		944246053

Tipo de Mercancía: M = Convencional - C = Contenedores - L = G. Líquidos - S = G. Sólidos - E =Proyectos - V = Vehículos - R = Ro-Ro



## 6.4 SERVICIOS MARÍTIMOS

### PASAJES

Puertos	Países	Agente/Naviera	Línea/Servicio
Duisburg	Bélgica	Agencia Marítima Algeposa, S.A.	Este Shipping
	Alemania	Agencia Marítima Algeposa, S.A.	Duisburg
	Sweden / Finland	Agencia Marítima Algeposa, S.A.	Schulte & Bruns Ostertroms
Pasajes/Portbury/Pasajes	Sweden	Consignaciones Toro y Betolaza	Spliethoff's
	Sweden	Consignaciones Toro y Betolaza	Wagenborg Schepvaart
	Ireland	Sobrinos de Manuel Cámara S.A.	Bizkay Shipping
Pasajes/Portbury/Pasajes	Spain/UK	UECC Ibérica/UECC Lda.	Bristol line
Pasajes/Zeebrugge/Southampton/Santander/ Pasajes	Spain/Belgium/UK/Spain	UECC Ibérica/UECC Lda.	Biscay line
Pasajes/Rotterdam/Zeebrugge/Santander/ Pasajes	Spain/Nederland/Belgium/UK/ Spain	UECC Ibérica/UECC Lda.	Biscay line
Pasajes/Hamburgo	Spain/Germany	UECC Ibérica/GEFCO	German line

Tipo de Servicio: D; Direct - F; Feeder



<b>Frecuencia</b>	<b>Carga</b>	<b>Tipo Servicio</b>	<b>Equipo / Observaciones</b>	<b>Transit time orientativo</b>	<b>Tfno</b>
3 escalas al mes	M	D	Productos siderúrgicos		943353845
Quincenal	M	D			943357232
Quincenal	M	D			943357232
Quincenal	M	D			943344270
Una escala cada 4 días	R	D	Vehículos/RoRo cargo		943523550
Semanal	R	D	Vehículos/RoRo cargo		943523550
Semanal	R	D	Vehículos/RoRo cargo		943523550
Semanal	R	D	Vehículos/RoRo cargo		943523550

Tipo de Mercancía: M = Convencional - C = Contenedores - L = G. Líquidos - S = G. Sólidos - E =Proyectos - V = Vehículos - R = Ro-Ro



## 6.4 SERVICIOS MARÍTIMOS

### BERMEO

Puertos	Países	Agente/Naviera	Línea/Servicio
Cardiff	UK	Incargo Chartering S.L.	Willie Lines

Tipo de Servicio: D; Direct - F; Feeder



<b>Frecuencia</b>	<b>Car- ga</b>	<b>Tipo Serv- cio</b>	<b>Equipo</b>	<b>Transit time orientativo</b>	<b>Tfno</b>
Quincenal	M	D	Productos siderúrgicos	48 horas	944134041

Tipo de Mercancía: M = Convencional - C = Contenedores - L = G. Líquidos - S = G. Sólidos - E =Proyectos - V = Vehículos - R = Ro-Ro Cargos



## 6.4 SERVICIOS LOGÍSTICOS VÍA MARÍTIMA BILBAO



## 6.5 DIRECTORIO DE EMPRESAS: BILBAO

▲ A. Pérez y Cía, S.L.  
 ● Barroeta Aldamar, 2-1º. izda.  
 48001 - Bilbao (Bizkaia)  
 Tfno: 944233600  
 Fax: 944237763  
 Andima Ormaetxe  
 a.ormaetxe@bio.perezycia.com  
 http://www.perezycia.com

● CMA CGM Ibérica, S.A.  
 Alda. Urquijo, 2 - 6º.  
 48008 - Bilbao (Bizkaia)  
 Tfno: 944000555  
 Fax: 944794808  
 Jean Sylvain Martínez  
 ibb.comercial@cma-cgm.com  
 http://www.cma-cgm.com

▲ Consignaciones Toro y Betolaza, S.A.  
 ● Edif. Albia I - San Vicente 8, 5º. Planta  
 ○ 48001 - Bilbao (Bizkaia)  
 ● Tfno: 944252600  
 ● Fax: 944252649  
 José Hilario Torrecilla  
 jose.torrecilla@torobe.com  
 http://www.torobe.com

▲ Delphis Logistics Door to Door Service  
 ● Paseo Campo Volantín, 24 Pral.  
 ● 48007 - Bilbao (Bizkaia)  
 Tfno: 34 94 413 2510  
 Fax: 34 94 413 2511  
 Jon Gárate  
 delphis@delphis-bio.com  
 http://www.delphislog.eu/

▲ Depósitos de Comercio Exterior S.A.

▲ = Transitario ● = Aduanas; ○ = Estibador; ● = Transporte Internacional

◆ = Almacenamiento y distribución logística ● = Naviera/Agencia Marítima

★ (Decoexsa)  
 ● Bº. el Puerto, Refradigas 4, Módulo 3  
 ● 48508 - Zierbena (Bizkaia)  
 ● Tfno: 944862500  
 Fax: 944862442  
 Leire de Juan Zuloaga  
 lzuloaga.bio@decoexsa.com  
 http://www.decoexsa.com

▲ E. Erhardt y Cía, S.A.  
 ● Ercilla, 19  
 ● 48009 - Bilbao (Bizkaia)  
 ● Tfno: 944250100  
 Fax: 944250128  
 Fernando Oraa  
 info@erhardt.es  
 http://www.erhardt.es

◆ Frigoríficos Portuarios del Norte (FPN)  
 Puerto de Bilbao - Muelle Reina Victoria  
 Eugenia, s/n  
 48080 - Santurtzi (Bizkaia)  
 Tfno: 944836626  
 Fax: 944834946  
 Claudio Mendoza  
 claudio@frioport.es

● Green Ibérica, S.L.  
 Iparraguirre, 59-2º  
 48980 - Santurtzi (Bizkaia)  
 Tfno: 944937032  
 Fax: 944625303  
 Luis Mariano Gutiérrez Lagüera  
 bilbao@greeniberica.com  
 http://www.evergreen-line.com

● "K" Line España Servicios  
 Marítimos, S.A.  
 Barroeta Aldamar, nº. 2 - 4º dcha.  
 48001 - Bilbao (Bizkaia)  
 Tfno: 944241710  
 Fax: 944241147  
 Borja Apraiz  
 linearegular.bio@kline.es  
 http://www.kline.es

▲ Lema Transit, S.L.  
 P.A.E. Ibarbarri , Iturriondo Kalea, 18  
 Edif. Metro F - 2º p. Dpto. F  
 48940 - Leioa (Bizkaia)  
 Tfno: 944807174  
 Fax: 944807159  
 Carlos Leandro González  
 carlosl@lema-transit.com  
 http://www.lema-transit.com

▲ MacAndrews, S.A.  
 Bertendona, 4 - 2º.  
 48008 - Bilbao (Bizkaia)  
 Tfno: 944797800  
 Fax: 944797810  
 Diego Ruigómez  
 bilbao@macandrews.com  
 http://www.macandrews.com

▲ Marmedsa Noatum Shipping  
 Agency  
 ● Nervión 3 - 3º. B  
 48001 - Bilbao (Bizkaia)  
 ● Tfno: 944104000  
 Fax: 94 4434467  
 Iker Larrondo  
 ilarrondo@mdmbio.marmedsa.com  
 http://www.marmedsa.com

 **Marítima Transoceánica S.A. (Matransa)**  
 Alda. Recalde, 18 - 7º.  
 48009 - Bilbao (Bizkaia)  
 Tfno: 944234645  
 Fax: 944240884  
 Oscar Santisteban  
 oscar@matransa.com  
<http://www.matransa.com>

 **OPDR Iberia, S.L.U.**  
 C/ Berástegui, 4-5º dcha.  
 48001 - Bilbao (Bizkaia)  
 Tfno: 946462486  
 Ander Pascual  
 operationsbio@opdr.com  
<http://www.opdr.com>

 **Space Cargo Norte, S.A.**  
 Alda. Mazarredo, 39 - 5º. A  
 48009 - Bilbao (Bizkaia)  
 Tfno: 944356710  
 Fax: 944356734 - 944356735  
 Leyre Escobar  
 leyre.escobar@space-cargo.com  
<http://www.space-cargo.com>

 **Mediterranean Shipping Co. España, S.L.U.**  
 Ibáñez de Bilbao, 28 - 4º. D y C.  
 48009 - Bilbao (Bizkaia)  
 Tfno: 944355030  
 Fax: 944355031  
 Julen Fernández  
 msc.bio@mscspain.com,  
<http://www.mscspain.com>

 **Orient Overseas Container Line, S.L.**  
 Diana Miranda  
 diana.miranda@oocl.com  
<http://www.oocl.com>

 **Team Lines Iberia, S.L.**  
 Paseo Campo Volantín, 24 Pral.  
 48007 - Bilbao (Bizkaia)  
 Tfno: 34 94 413 2510  
 Fax: 34 94 413 2511  
 Javier Fontaneda  
 delphis@delphis-bio.com  
<http://www.teamlines.de>

 **Nirint Iberia, S.L.**  
 Ribera de Axpe 11 - D-1, Mód. L-211.  
 48950 - Erandio (Bizkaia)  
 Tfno: 944800557  
 Fax: 944800247  
 José Felix Rodriguez  
 nirint@nirint.com

 **Progeco Bilbao, S.A.**  
 ZAD-3 Barrio el Calero - puerto de Bilbao  
 48980 - Santurtzi (Bizkaia)  
 Tfno: 944935086  
 Fax: 944937496  
 Juan José Pérez Román  
 jperez@progecobilbao.com  
<http://www.progecobilbao.com>

 **Tiba Internacional, S.A**  
 Plaza Circular 4-7º Planta  
 48001 - Bilbao (Bizkaia)  
 Tfno: 944936570  
 Fax: 944836785  
 Juan Carlos Alonso  
 jalonso@tibagroup.com  
<http://www.tibagroup.com>

 **Noatum Container Terminal Bilbao**  
 Muelle nº1 de la ampliación  
 48000 - Santurtzi  
 Tfno: 944937550  
 Fax: 944934255  
 email: nctb@noatum.com  
<http://www.noatum.com>

 **STEF Iberia, S.A.U.**  
 Barrio Kortederra s/n.  
 Ctra. Erletxes-Amorebieta  
 48340 - Amorebieta (Bizkaia)  
 Tfno: 946301020  
 Fax: 946308097  
 Hector García  
 hector.garcia@stef.com  
<http://www.stef.com>

 **Traimer Gestión**  
 Alda. Mazarredo, 20  
 48009 - Bilbao (Bizkaia)  
 Tfno: 944248481  
 Fax: 944242436  
 Iñigo Arce/Nerea Calleja  
 inigo@traimer.es/nerea@traimer.es  
<http://www.traimer.es>

## 6.5 DIRECTORIO DE EMPRESAS: BILBAO

- ▲ Trans European Transport - Suardíaz, S.L.
  - Colón de Larreátegui, 30 Etrlo. D 48009 - Bilbao (Bizkaia)  
Tfno: 944418211  
Fax: 944411881  
Ignacio Pérez Lapido  
iperez@tet.es  
<http://www.tet.es>
- 

- ▲ Vasco Catalana de Consignaciones, S.A.
  - Iparraguirre, 59-3<sup>a</sup>.
  - 48980 Santurtzi (Bizkaia)  
Tfno: 944939200  
Fax: 944939235  
Juan de Castro/Miguel Sánchez  
[sales.vcc@vascog.com](mailto:sales.vcc@vascog.com)  
<http://www.vascocatalanagroup.com>
- 

- Transfennica Iberia, S.L.
  - Muelle A3 - puerto de Bilbao 48980 - Santurtzi (Bizkaia)  
Tfno: 944831659  
Fax: 944837320  
Federico Delclós  
[bilbao@transfennica.com](mailto:bilbao@transfennica.com)  
<http://www.transfennica.com>
- 

- ▲ Universal Marítima, Noatum Shipping Ag.
  - C/ Nervión 3 - 3<sup>a</sup>. planta B 48001 - Bilbao (Bizkaia)  
Tfno: 946611609  
Fax: 944235861  
José Luís García-Alzorri  
[jlgalzorriz@ugl.marmedsa.com](mailto:jlgalzorriz@ugl.marmedsa.com)  
[www.marmedsa.com](http://www.marmedsa.com)
- 

- ▲ Vapores Suardiaz Norte, S.L.
  - Colón de Larreátegui, 30 bajo 48009 - Bilbao (Bizkaia)  
Tfno: 944234300  
Fax: 944247459  
Leire Cortazar  
[lcortazar@suardiaz.com](mailto:lcortazar@suardiaz.com)  
<http://www.suardiaz.com>
- 

▲ = Transitario    ● = Aduanas;    ● = Estibador;    ● = Transporte Internacional

◆ = Almacenamiento y distribución logística    ● = Naviera/Agencia Marítima



Mayo 2014

## 6.5 DIRECTORIO DE EMPRESAS: PASAJES

▲ Algeposa, S.A.  
★ Edificio Consignatarios, bajo  
● 20110 Pasaia  
● Tfno: 943 350 000  
● Fax: 943 357 333  
● algeposa@algeposa.com  
www.algeposagrupo.com

---

▲ Anso y Cía, S.L.  
★ Sorgintxulo nº3 1º  
● 20100 - Errenería  
● Tfno: 943 512 550  
● Fax: 943 520 379  
● anso@clientes.euskaltel.es

---

▲ Artaza Pasajes, S.A.  
★ Edif. Consignatarios, 2º  
● 20110 - Pasaia  
● Tfno: 943 351 645  
● Fax: 943 353 142  
● pasajes@artaza.com  
www.artaza.com

---

● Bergé Marítima  
Sorgintxulo, 1-3-5  
20100 - Rentería  
Tfno: 943 344 271  
Fax: 943 344 272  
consignacion.pas@berge-m.es  
www.berge-m.es

---

● Marítima Guipuzcoana, S.A.  
● Edif. Consignatarios, planta 2  
20110 - Pasaia  
Tfno: 943 357 140  
Fax: 943 351 540  
magsa@magsa.net  
www.geocities.com/Eureka/Office/1998/  
magsa.html

---

▲ Sobrinos de M. Cámara, S.A.  
★ Sorgintxulo, 1-3-5  
● 20100 - Rentería  
● Tfno: 943 344 355  
● Fax: 943 344 272  
● webmaster@camarasapp.com

---

▲ Toro y Betolaza  
Edif. Consignatarios, planta 3ª  
★ 20110 - Pasaia  
● Tfno: 943 357 232  
● Fax: 943 353 744  
● pasajes@torobe.com  
● www.torobe.com

---

● U.E.C.C. Ibérica, S.L.  
● Edif. Quincasa, 3º  
▲ Recinto Portuario  
● 20110 - Pasaia  
● Apartado de correos 47  
★ Tfno: 943 523 550  
Fax: 943 520 206  
pasajes.operations@uecc.com  
www.uecc.com

---



## 6.5 DIRECTORIO DE EMPRESAS: BERMEO



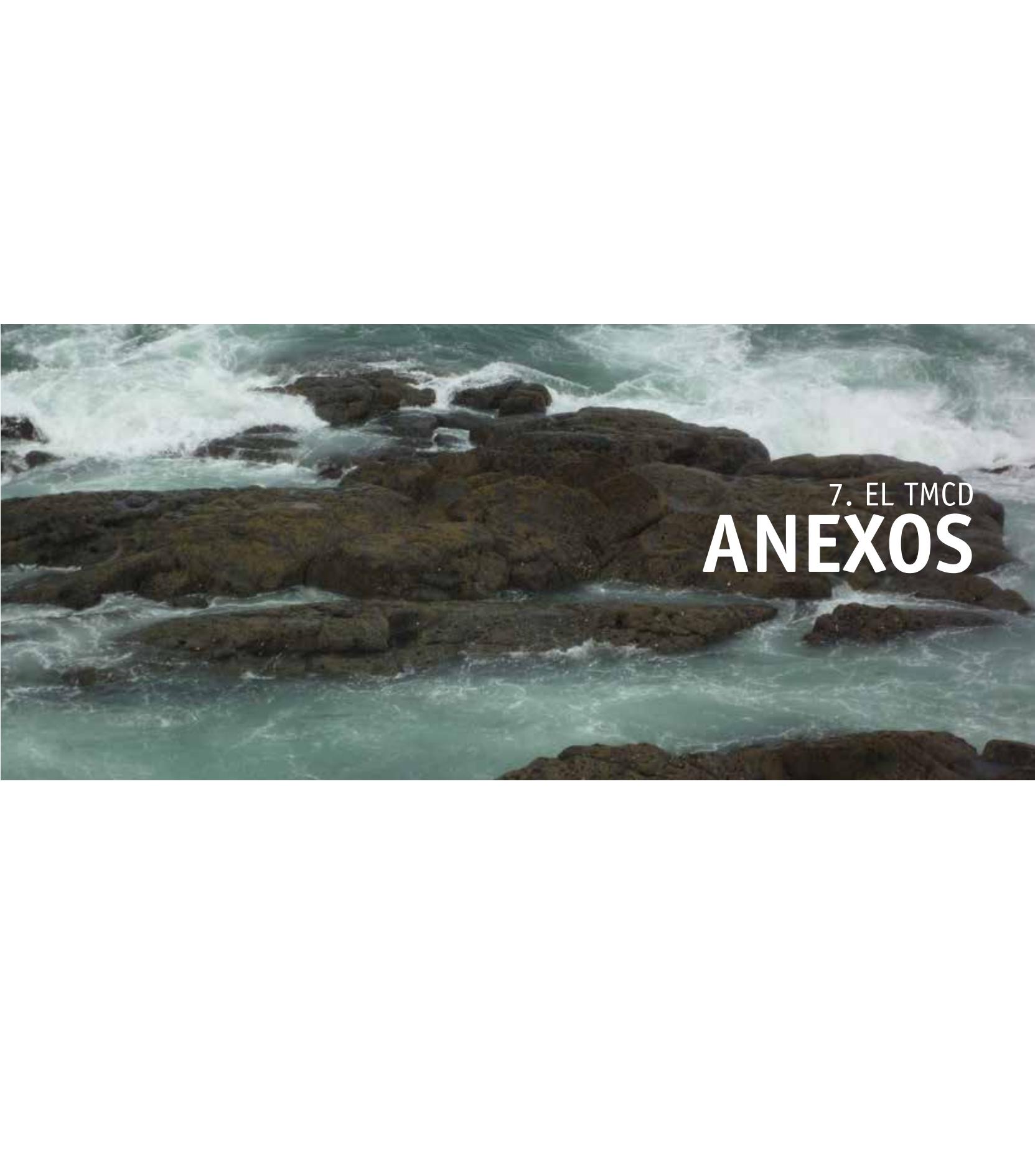
- Marbeco S.A.  
● Muelle Erroxape s/n.  
48370 - Bermeo (Bizkaia)  
Tfno.: (34) 946884647  
Fax: (34) 946884643  
marbeco@marbeco.es  
<http://www.marbeco.es>
- 

- Bermeo Offshore, S.A.  
● Muelle Erroxape s/n.  
▲ 48370 - Bermeo (Bizkaia)  
★ Tfno: (34) 946186017  
◆ Fax: (34) 946884287  
<http://www.erhardt.es>
- 

- Willie Ibérica, S.L.  
Campo de Volantín, 20-2º. dpto. 3  
48007 - Bilbao  
Tfno.: (34) 944134041  
Fax: (34) 944454854  
mail@willieiberica.es  
<http://www.williegroup.co.uk>
- 

▲= Transitario ★= A. Aduanas; ● = Estibador; ●= Transporte Internacional

◆= Almacenamiento y distribución logística ●= Naviera/Agencia Marítima



7. EL TMCD  
**ANEXOS**

## GLOSARIO

Administración de Aduana	Departamento de la Agencia Tributaria. Su actuación se ajusta al Código aduanero Comunitario del año 92, actualizado parcialmente por diversos Reglamentos. Realiza el despacho aduanero de las mercancías no comunitarias y la autorización de salida/entrada de las mercancías comunitarias. Responsable de la aplicación de la legislación aduanera y de la recaudación de los derechos e impuestos. Responsable en la aplicación de otras leyes y reglamentos relativos a la importación, exportación, circulación o depósito de mercancías. Máximo responsable en el proceso de despacho aduanero, pudiendo llevar a cabo actuaciones que comprendan la comprobación de la mercancía, el control de los datos de la declaración y la existencia y autenticidad de los documentos tanto en soporte electrónico como a papel.
Administración portuaria	Empresa encargada de la promoción de suelo portuario y la organización del mismo como si se tratase de un polígono logístico. En España los puertos de interés general están administrado por las Autoridades Portuarias - dependientes del Ministerio de fomento - y los puertos de interés regional por las Comunidades Autónomas.
Admítase	Documento elaborado por el consignatario en Exportación, con el que informa a la terminal marítima del envío a la misma de un contenedor para ser embarcado. En este documento figuran entre otros los datos de identificación de la Empresa de Transporte, el contenedor, el buque, el puerto de destino, la terminal marítima de destino y las condiciones especiales de tratamiento del contenedor.
Agencia de Transporte	Empresa autorizada administrativamente para actuar como intermediarios en la contratación de transporte terrestre. Contratan en nombre propio tanto con el transportista, como con el usuario o cargador, ocupando por tanto la posición de usuario o cargador frente al transportista, y de transportista frente al usuario o cargador. En términos de uso común, también se les denomina "comercializadoras".
Agente Declarante	Representante del dueño de la mercancía ante la Administración de la Aduana para la realización de los actos y formalidades establecidos en la normativa aduanera, así como ante los Servicios Técnicos de Inspección en Frontera. Se engloba a los Agentes y Comisionistas de Aduanas, Transitarios / Operadores Logísticos, otras empresas autorizadas (autodespachantes). Los Consignatarios también pueden actuar como Agentes Declarantes para notificaciones a la Aduana respecto a la mercancía en Transbordo.
Agente y Comisionista de Aduanas	Representante del dueño de la mercancía ante la Administración de la Aduana para la realización de los actos y formalidades establecidos en la normativa aduanera, así como ante los Servicios Técnicos de Inspección en Frontera. Pueden actuar mediante representación directa e indirecta." Representación Directa: actúa en nombre y por cuenta ajena. El Real Decreto 1889/1999 reserva esta representación exclusivamente a los Agentes y Comisionistas de Aduanas." Representación Indirecta: actúa en nombre propio pero por cuenta ajena.
Amarradores	Operadores que asisten al buque en el atraque y desatraque fijándolo con las amarras a los bolardos que hay destinados para ello en el muelle.
Armador	Es la persona física o jurídica propietaria del buque, o el que, sin serlo, lo tiene en fletamento. En cualquiera de los casos, es el que acondiciona el buque para su explotación. Con algunas diferencias, puede asimilarse a los términos Naviera o "Liner". Está representado en el puerto a través de un contrato de agencia (Consignatario del Buque) o por una delegación de su propia empresa.

Autoridad Portuaria	Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Artículo.- 24.1 Las Autoridades Portuarias son Entidades de Derecho Público de las previstas en el apartado 1 del artículo 2 de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propios independientes de los del Estado, y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines. Los artº 25 y 26 definen sus competencias y funciones.
Autorización de Embarque	Documento mediante el cual las autoridades aduaneras permiten el embarque de las mercancías que han sido asignadas al régimen de exportación. Con carácter general la autorización de embarque se produce de manera automática, tras la tramitación del correspondiente despacho aduanero. Sólo es necesaria autorización expresa por parte de la Aduana en mercancías sujetas a restitución, tránsito e Impuestos Especiales, en cuyo caso los documentos de tránsito y acompañamiento deberán ser sellados, a la llegada a puerto, por el resguardo fiscal (Visto a la llegada).
Autorización de Entrada	Documento con el que Capitanía Marítima autoriza la entrada del buque al puerto.
Booking	Reserva del espacio que se hace en un buque para transportar contenedores a solicitud del cargador. El Nº de Booking es la referencia que facilita el consignatario o armador al cargador como identificación de la reserva de espacio realizada.
Caja móvil	(en inglés "Swap Body") Unidad concebida para el transporte de mercancías, adaptada de manera óptima en función de las dimensiones de los vehículos terrestres (lo que la distingue de los contenedores) y equipada con dispositivos adecuados para el transbordo entre modos, habitualmente carretera/tren. Originalmente, estas unidades no podían ser apiladas ni izadas, si bien hoy día algunas sí pueden serlo.
Capitanía Marítima	Órgano periférico de la Dirección General de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento) con competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y flota civil mercante. Asume funciones relativas a la seguridad marítima y prevención.
Carga	Movimiento básico de la carga en la terminal, referido al tráfico de exportación, que consiste en el traslado de la misma desde el punto de la terminal donde estuviera ubicada hasta que se halle suspendida al costado del buque.
Cargador (Shipper)	Mandatario del fletador, agente de aduanas, estibador o transitario. Su misión consiste en entregar, en nombre del fletador, al naviero o a sus representantes en el puerto de carga, las mercancías pactadas en el contrato para que se envíen al puerto de destino.
Carta de Porte	Documento realizado en formato papel o por medios telemáticos (carta de porte electrónica) que formaliza el contrato de transporte entre la empresa ferroviaria y su cliente.
Certificado de Servicio Marítimo Regular	Emitido por la Administración de Aduanas por el que se certifica, a petición de la empresa naviera o su representante, que un servicio marítimo lleva a cabo regularmente transporte de mercancías o contenedores en buques que:- Circularn únicamente entre dos puertos situados en el territorio aduanero de la Comunidad- No hacen escalas fuera del territorio de la comunidad - No hacen transbordo de mercancías en alta mar. Este certificado otorga ventajas en durante la tramitación aduanera en puerto.

## GLOSARIO

Certificados de los Servicios Técnicos de Inspección en Frontera	Certificados por los cuales el Servicio de Inspección en Frontera correspondiente declara apta o no apta a la mercancía para su entrada en el territorio de la Unión Europea
Comercializador ferroviario	Ver Agencia de Transportes
Con-Ro	Tipo de buque que transporta tanto cargamento rodado como contenedores, mercancía convencional,...
Conocimiento de embarque (Bill of Lading "B/L")	Documento que acredita que una mercancía ha sido efectivamente cargada en el medio de transporte, o recibida a tal objeto, con destino al punto final que se declara. Constituye realmente el contrato de transporte entre los titulares del mismo que son, por una parte, el embarcador y por otra el transportista, usualmente representado por sus agentes.
Consignatario de la Mercancía	Representante del dueño de la mercancía para la tramitación de la Declaración Sumaria (DS) o el Manifiesto de carga según lo haya convenido con el Consignatario del Buque cuando ambas figuras no coincidan en la misma persona jurídica. En caso de mercancías comunitarias, el consignatario de la mercancía también está autorizado a realizar la representación ante la Administración de la Aduana siempre que se trate de mercancía comunitaria en servicio de línea regular.
Consignatario del buque	Empresa con un contrato de representación o agencia del armador del buque, que en su nombre se encarga de la tramitación y atención del buque en la escala en puerto. Es el único responsable ante la Administración de Aduana de la presentación del manifiesto de Carga en Exportación y la Declaración Sumaria de Importación. Los consignatarios del buque, previa autorización de la Administración de la Aduana, podrán ceder a los consignatarios de las mercancías la presentación de sus mercancías correspondientes (tramo) dentro de un único manifiesto de carga o DS.
Contenedor	Elemento de transporte de carácter permanente, lo suficientemente resistente para permitir su reiterada utilización; especialmente concebido para facilitar el transporte de las mercancías, sin operaciones intermedias de carga y descarga, mediante uno o varios modos de transporte, equipado con dispositivos que facilitan su estiba y manipulación especialmente para su transbordo de un modo de transporte a otro y concebido de forma que sea fácil de llenar y vaciar.
Convenio CSC.	Convenio Internacional sobre la Seguridad en los Contenedores de 1972 adoptado en la conferencia organizada conjuntamente por la ONU y la OMI en colaboración Comisión Económica para Europa junto con la enmiendas vigentes a dicho convenio. Ver Real Decreto 2319/2004 de 17 de diciembre por el que se establecen normas de seguridad de contenedores de conformidad con el Convenio Internacional sobre seguridad de contenedores.
Convenio Marpol	Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques, derivadas de su actividad normal o de un posible accidente marítimo.

Declaración Sumaria de descarga (para el tráfico marítimo)	ó (DS) documento administrativo estandarizado con el que se presenta ante la Administración de la Aduana toda la información relativa a la mercancía que será descargada. Para simplificar los trámites la Autoridad Portuaria actúa como ventanilla única para su recepción, tanto para las DS presentadas vía telemática (e-puertoibilbao) como para las presentadas en papel.
Depot	Depot o base de contenedores. Empresa que por cuenta del armador realiza las labores de almacenamiento y reparación de los contenedores vacíos.
Descarga	En el tráfico de importación, movimiento básico de la operativa en la terminal marítima, que se refiere a la operación de manipulación de los contenedores, desde que está suspendido al costado del buque hasta que es depositado en la terminal, o sobre otro medio de transporte.
Desestiba	Operación inversa a la estiba, referida al tráfico de importación, que supone el movimiento de la mercancía o el contenedor desde que la bodega del buque hasta que está suspendido por la grúa al costado del mismo.
Despacho aduanero	Proceso de obligado cumplimiento en el que el propietario de la mercancía o su representante (Agente Declarante), previa presentación de la correspondiente declaración, liquida a la Hacienda Pública, a través de la Aduana, los diversos impuestos y derechos (aranceles, etc..), correspondientes a la entrada o salida de mercancías de procedencia o con destino a un país extranjero no comunitario, según se trate de tráfico de importación o de exportación. Bajo esta denominación, por consiguiente, se incluyen todos aquellos trámites necesarios para la obtención de la correspondiente autorización de la Aduana por la que se pone a disposición del declarante la mercancía.
Despacho de Salida del Buque	Documento por el que la Capitanía Marítima comunica al Consignatario del Buque la autorización de salida de su barco representado. Dicho documento se otorga una vez comprobado que el buque cuenta con las oportunas autorizaciones para poder efectuar la navegación y actividades a las que se dedica o pretende dedicarse.
Documento de Transporte	Soporte por el que se documentan cada uno de los envíos en que se materializan los contratos de transporte por carretera, y al que están obligados según la Orden FOM/238/2003 los transportistas, usuarios del transporte de mercancías y operadores de transporte.
DUA (Documento Único Administrativo)	Uno de los formularios, en función del destino aduanero, que bien personalmente o de forma telemática exige la Agencia Tributaria para la realización de la Declaración Aduanera. El DUA tiene como destino aduanero: a consumo o a libre práctica.
Empresa Fletadora	Aquella que adquiere un Tren Cliente a una empresa ferroviaria, para uso propio o comercialización entre terceros
Empresa Estibadora	Aquella que es titular de un contrato de prestación del servicio portuario básico de manipulación de mercancías otorgado por la Autoridad Portuaria. La empresa estibadora puede operar en muelles no concesionados.
Empresa Ferroviaria	Conforme al artículo 43 de la Ley 39/2003 de 17 de noviembre del sector ferroviario, es Empresa Ferroviaria aquella entidad titular de una licencia de empresa ferroviaria cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte por ferrocarril. Esta empresa debe aportar en todos los casos la tracción. Son también Empresa Ferroviaria las que aportan exclusivamente la tracción.

## GLOSARIO

Entrega	En el tráfico de importación, es la ultima operación de manipulación del contenedor que se produce en la terminal marítima, pues se refiere al traslado de la misma desde el lugar de la terminal en donde se encuentre hasta que se deposita sobre vehículo, antes de abandonar la terminal marítima.
Entréguese	Documento emitido y enviado a la terminal marítima por el consignatario de la mercancía a fin de liberar la salida del contenedor de la terminal y autorizar la recogida del contenedor por el transportista.
Estiba	Movimiento básico de la mercancía de la terminal marítima, relacionado con el tráfico de exportación, que se refiere al paso de la carga desde que está suspendida al costado del buque hasta que está estibada a bordo del mismo. La palabra estiba, en general, se refiere a la operación de acondicionamiento de la carga en el lugar donde deba permanecer, de manera que no sufra daños o deterioros, ocupando el menor espacio posible y sin dificultar su ulterior manipulación.
F.C.L.	(Full Container Load) Contenedor con mercancía de un único cargador
FEU	Unidad estandarizada equivalente a un contenedor de 40 pies (aproximadamente 12,19m.).
FITO	Aviso que Aduana recibe en su sistema indicándole que la mercancía presentada a despacho requiere la actuación de Sanidad Vegetal y su correspondiente certificado.
Fletador	Persona física o jurídica que contrata el transporte en un buque, o la utilización del mismo.
Fletamiento	En términos generales, supuesto por el cual, el armador de un buque (que puede ser, bien el propietario, o bien un arrendatario del mismo -armador fletador-), y que recibe el nombre de fletante, pone el buque a disposición de la otra parte -fletador- por un tiempo o viaje determinado para efectuar un transporte marítimo a cambio de un precio -flete-. En este caso, y a diferencia del anterior, el fletante continúa en la posesión y explotación del buque fletado, y su finalidad concreta es la de efectuar el transporte marítimo convenido.
Flete marítimo	Precio que ha de pagar el cargador por el transporte de sus mercancías entre dos puertos, conforme a lo establecido en el Conocimiento de Embarque. Actualmente existen fletes de transporte intermodal que combinan tanto el transporte marítimo como los posibles transportes terrestres entre dos puntos definidos en el contrato de transporte.
L.C.L.	(Less than a Container Load) Contenedor con mercancía de/para distintos cargadores
Levante sin Papeles	Control aduanero basado en la comprobación telemática a través del sistema informático de la Aduana de que el contenedor cuenta con su correspondiente autorización aduanera de salida (import) o embarque (export), eliminando la presentación a papel de manifiestos, listas de carga u otros documentos similares.
Lo-Lo	LIFT-ON-LIFT-OFF (LO-LO):Tipología de buque que transporta mercancía / unidades intermodales cuya carga/ descarga se realiza mediante equipos elevadores (grúas)
Manifiesto de carga	Declaración que permite controlar la salida efectiva, cuando ésta se realiza por vía marítima, de la mercancía a las que se dé un destino aduanero que suponga el abandono del territorio aduanero de la Comunidad, así como de la mercancía que se transborda a través del muelle, facilitando a la Aduana el cumplimiento de las obligaciones de vigilancia aduanera de las mercancías establecidas por el Código Aduanero Comunitario

Mercancías comunitarias	<p>Aquellas mercancías, que a efectos aduaneros son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Enteramente obtenidas en el territorio aduanero de la Comunidad.</li> <li>b) Importadas de países o territorios que no formen parte del territorio aduanero de la Comunidad y despachadas a libre práctica.</li> <li>c) Obtenidas en el territorio aduanero de la Comunidad a partir de las mercancías referidas en los apartados anteriores.</li> </ul>
Mercancías Peligrosas	Decretos 145/1989 y 210/2004.
Naviero	<p>Tomando (por su sencillez) la definición que se realiza en el Proyecto de Ley de Navegación Marítima Española (aún sin fecha de publicación) se puede decir que se entiende por naviero o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aún cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.</p> <p>Por su parte la Ley de 22 de diciembre de 1949, de Transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, que unifica reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes, en su artículo 3 dice: "..., se entenderá por - "naviero" el propietario del buque que lo pertrecha, dota, avitualla y lo explota por su cuenta y riesgo, y también a la persona encargada de representar al buque en el puerto en que éste se halle; - "fletador", el que fleta un buque por tiempo o por uno o varios viajes, y -"armador de buque", persona, física o jurídica, que lo explota, sea o no su propietario, corriendo de su cuenta el pertrecharlo, dotarlo y avituallarlo".</p>
Nota de Carga	Petición realizada por el cargador o su representante al Consignatario a modo de pedido de reserva de espacio. Esta nota de carga debe contener información básica para poder realizar tanto el transporte terrestre como el marítimo.
Operador Logístico	Persona física o jurídica que adquiere el compromiso frente al importador o exportador como transportista principal asumiendo todas las responsabilidades de la ejecución del contrato. Asimismo se encarga de coordinar, por cuenta del cargador, la gestión de la cadena logística desde origen a destino.
Orden de Transporte	Constituye la petición formal por parte del cargador o su representante a la empresa de transporte, para la prestación de un servicio de transporte de un contenedor.
Practicaje	Operación de asistencia y guía a los buques en la entrada/salida de estos en puerto y ría de Bilbao y en las maniobras de atraque, desatraque y movimientos interiores llevadas a cabo por la Corporación de Prácticos del Puerto y Ría de Bilbao.
Recepción (en terminal)	Dentro de los movimientos básicos de los contenedores en la Terminal, en el tráfico de exportación, consiste en la llegada de los contenedores a la Terminal Marítima y su paso desde el vehículo donde han sido transportadas a su ubicación provisional en terminal, con recepción del albarán de carga.
Remolcaje	Prestación de servicio en las maniobras de atraque, desatraque y movimientos interiores efectuadas por embarcaciones de remolque debidamente autorizadas. Este servicio es potestativo del Capitán del Buque con el asesoramiento del Práctico.
Ro-Pax	Buque Ro-Ro que, además de carga, también transporta pasajeros.

## GLOSARIO

Ro-Ro	ROLL ON / ROLL OFF:Tipo de buque que transporta cargamento rodado (vehículos, camiones, plataformas,...), por lo que no precisa de medios elevadores (grúas) para su carga/descarga.
Sanidad Animal - Inspección Veterinaria	Organismo dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (Dirección General de Sanidad Animal o de Agricultura) que inspecciona las mercancías de origen animal destinados a la alimentación animal, además de los animales vivos. Dichas inspecciones, para productos en contenedor, se llevan a cabo en las instalaciones del PIF. Dirección en Bilbao: Calle Elcano nº 10. Edificio de servicios de Subdelegación de Gobierno en Bilbao.
Sanidad Vegetal- Inspección Fitosanitaria.	Organismo dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino que inspecciona las mercancías de origen vegetal como semillas, frutas, hortalizas, plantas vivas maderas, y embalajes. Dichas inspecciones para productos en contenedor se llevan a cabo en el PIF. Dirección en Bilbao:Calle Elcano nº 10. Edificio de servicios de Subdelegación de Gobierno en Bilbao.
Sea Waybill.	Documento con las mismas características que el Conocimiento de Embarque salvo que no es negociable. Ello implica que no puede ser emitido a la orden ni puede ser endosado a terceros. El receptor puede retirar la mercancía sin tener que presentar el Sea Waybill al agente del armador en destino. Entre sus ventajas:- Evita la posibilidad de fraude por extravío o robo de documentos a la orden.- Permite al agente del puerto de carga proteger directamente intereses del exportador .- Permite al receptor retirar las mercancías sin tener que esperar la llegada de los documentos desde origen.
Semirremolque	Vehículo de carga no motorizado que consta como mínimo de chasis, ruedas, superficie de carga y, dependiendo de su peso y dimensiones, de frenos propios. Se transporta traccionado y dirigido por una cabeza tractora.
Servicios Básicos al buque	Servicio de practicaje, remolque portuario, amarre y desamarre de buques, retirada de residuos. A efectos de este referencial.
Servicios Técnicos de Inspección en Frontera	A efectos de este referencial son los servicios correspondientes a: Ministerio de Sanidad (Sanidad Exterior), Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (Sanidad Vegegal y Sanidad Animal), Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (SOIVRE).
SOIVRE	Servicio de Ordenación Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de las Exportaciones. Dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda, actualmente sus funciones comprenden el control de partidas de mercancías tanto en importación como en exportación. Realiza el control de calidad comercial de, entre otros, frutas y hortalizas frescas, frutos secos, pescado, conservas, flores,... así como el control de seguridad de determinados productos industriales (juguetes, textiles, calzado y pequeño material eléctrico). Asimismo, este organismo es el responsable del control CITES de especies protegidas.

T2L ó Manifiesto visado	Con estos documentos se justifica ante la aduana que la mercancía que viaja en los contenedores es de origen comunitario. A la introducción (descarga) se presenta "a papel", la Aduana lo recibe y genera la autorización de salida. En la expedición (carga), la Aduana recibe y sella el documento que acredita el carácter comunitario de la mercancía. Dicho documento es enviado por el consignatario a su homólogo en destino para que así el destinatario pueda acreditar que el origen de la mercancía es comunitario. También pueden hacer las veces de T2L una factura comercial, el documento de transporte o cualquier otro documento que acredite el origen comunitario de la mercancía.
Tasas portuarias	Las tasas portuarias son las exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima. Las tasas portuarias a las que se refiere el apartado anterior son las siguientes: a) Tasa de ocupación, por la ocupación privativa del dominio público portuario. b) Tasas de actividad, por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario. c) Tasas de utilización, por la utilización especial de las instalaciones portuarias. Entre ellas se encuentran:- T-1: Tasa del buque (la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias)- T-3: Tasa de la mercancía (la utilización por las mercancías de entrada o salida marítima, o que se transborden o efectúen tránsito marítimo o terrestre, así como de sus elementos de transporte)d) Tasa de ayudas a la navegación, por el servicio de señalización marítima (tasa T-0). Como referencias normativas: Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 Septiembre,
TEN-T	Trans-European Transport Network o Red Transeuropea de Transportes. Es un concepto de carácter político y técnico creado por la Unión Europea a través de la Decisión 1692/96/EC del Parlamento Europeo y el Consejo del 23 de julio de 1996[1], "sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte", para designar una malla de ámbito europeo capaz de potenciar la creación de un mercado único europeo a través de la eliminación de obstáculos de todo tipo al libre flujo de personas y mercancías, a través de las fronteras interiores entre los estados miembros. La de Transportes es una de las tres Redes Transeuropeas definidas por la Unión Europea (junto con la de Energía y la de Telecomunicaciones). La Red Transeuropea de Transportes está compuesta por infraestructuras (carreteras, vías férreas y navegables, puertos, aeropuertos, medios de navegación, plataformas intermodales, canalizaciones de productos, etc.) y por los servicios necesarios para el funcionamiento de esas infraestructuras. Los Proyectos Prioritarios de la Red Transeuropea de Transportes son aquellos que la Unión Europea considera estratégicos para la creación de una auténtica malla de transportes de alcance continental. Por ello son declarados de interés europeo proyectos prioritarios, y la Unión acuerda concentrar en ellos la financiación comunitaria y establecer mecanismos que fomenten la coordinación entre Estados miembros a fin de facilitar la realización de tales proyectos en los plazos previstos. Esta política comunitaria, por su relevancia, suele eclipsar al propio concepto de Red Transeuropea de Transportes, y es frecuente aunque erróneo identificar dicha red con los Proyectos Prioritarios que se ejecutan para impulsarla.

Terminal Handling Charge (THC)	Cantidad que la naviera cobra a sus clientes en concepto de manipulación de la mercancía en la terminal portuaria. Por tanto, T.H.C. es sinónimo de gastos de manipulación portuaria. Normalmente, el T.H.C. es fijado en la moneda local del país en el que se manipula la carga. Su importe suele variar en función del puerto en el que se opera y, para un mismo puerto, puede asimismo ser diferente según el tipo de tráfico (importación o exportación), del cliente,...
Terminal Marítima o Terminal Portuaria	Empresa, que bajo concesión de espacio portuario por parte de la Autoridad Portuaria, tiene como actividad principal la de realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y trasbordo marítimos. Recibe del consignatario, transitario, agentes de aduanas o representante del dueño de la mercancía el "entreguese" como autorización de entrega de la mercancía a un transportista y el "admitase" con la información necesaria para realizar la recepción de la mercancía en la terminal para su posterior embarque. Puede realizar otra serie de actividades complementarias como por ejemplo: almacenamiento o llenado/vaciado de contenedores. También se le suelen utilizar los términos Terminal de manipulación de mercancías, Terminal de Estiba, Empresa estibadora, aún cuando en este último caso no tiene por qué disponer de una concesión pero si de una licencia de estiba.
TEU	Unidad estandarizada equivalente a un contenedor de 20 pies (aproximadamente 6,08m.).
Transitario	Empresa contratada por el dueño de la mercancía para la organización del transporte desde el punto de origen hasta el punto de destino. Asumiendo la contratación del transporte y todos los servicios complementarios en nombre propio. Puede ejercer como representante indirecto ante la Administración de la Aduana y actuar por tanto como Agente Declarante. Precisa de Autorización Administrativa para su ejercicio.
Trinaje	Sujeción de la carga adecuada a cada tipo de mercancía con el fin de evitar desplazamientos durante el transporte marítimo.
UCI - Unidad de Carga Intermodal	Contenedor, caja móvil o semirremolque adecuado para el transporte intermodal.
VETER	Aviso que Aduana recibe en su sistema indicándole que la mercancía presentada a despacho requiere la actuación de Sanidad Animal y su correspondiente certificado.
Zona de Actividades Logísticas - ZAL	Plataformas logísticas vinculadas a puertos que albergan actividades que aportan valor añadido a las mercancías. Su implantación responde a los requerimientos de manipulación y distribución de mercancía marítima desde y hacia el área de el hinterland portuario.



## INDICE DE FIGURAS

NUMERO	DESCRIPCIÓN
Figura 1a	Comercio Exterior de la UE27 (en toneladas) por modo de transporte
Figura 1b	Comercio Interior de la UE27 (en toneladas-Kilómetro) por modo de transporte
Figura 2	Comercio Exterior Español por modo de transporte - Importaciones por modo de transporte
Figura 3	Comercio Exterior Español por modo de transporte - Exportaciones por modo de transporte
Figura 4	Mapa representativo de las Autopistas del Mar según la Comisión Europea
Figura 5	Red Trans-Europea de Transportes. Ejes prioritarios. Mayo 2010
Figura 6	Evolución del comercio exterior español
Figura 7	Participación de los modos de transporte en el comercio exterior de España con la UE
Figura 8	Evolución del comercio español por modos de transporte 1995 - 2013
Figura 9	Reparto del tráfico de mercancías que transita a través de Francia con origen / destino en la Península Ibérica (año 2009)
Figura 10	Variación en la accesibilidad de las regiones 2005 - 2030
Figura 11	Modelo de filtros para el análisis de viabilidad de un servicio TMCD desde el punto de vista de la empresa naviera.
Figura 12	Ánálisis por filtros para determinar una ruta viable
Figura 13	Distancias náuticas
Figura 14	Comercio Exterior Español por con los países de la fachada Atlántica Europea con opciones para el Transporte Marítimo de Corta Distancia. (sin incluir Francia ni Portugal)
Figura 15	Contenedores. Diversos tipos y posibilidades de carga
Figura 15a	Roll-trailer
Figura 16	Posibilidades de carga en pallets en algunos tipos y tamaños de contenedores
Figura 17	Caja móvil
Figura 18a	Semirremolque de carrocería mixta lonas correderas
Figura 18b	Furgón para transporte combinado (terrestre / marítimo)
Figura 19	Rolltrailer
Figura 20	Proyecto de contenedores plegables
Figura 21	Descarga de un semirremolque tanque con un tug master
Figura 22	Descarga de bobinas de papel de un barco con ascensor desde bodega
Figura 23	Salida de un tren multiusuario. Al fondo a la derecha las grúas transtainer de la terminal ferroviaria de la propia terminal marítima
Figura 24	Cadena del Transporte Marítimo de Corta Distancia
Figura 25	Condiciones y capacidades mínimas de viabilidad

## INDICE DE FIGURAS

NUMERO	DESCRIPCIÓN
Figura 26	Documentos y normativa
Figura 27	Resumen (no exhaustivo) de obligaciones y responsabilidades
Figura 28	Portal OTEUS
Figura 29	Esquema de costes en el transporte por carretera
Figura 30	Estructura de Costes. Camión de carretera internacional. Febrero 2014
Figura 31	Esquema de costes en el transporte por ferrocarril
Figura 32	Estructura de Costes. Estudio comparativo de costes del transporte de mercancías por ferrocarril en España, Francia y Alemania. Marzo 2010
Figura 33a	Modelo comparativo de costes para contratación individualizada
Figura 33b	Modelo comparativo de costes para contratación "puerta a puerta"
Figura 34	Transporte marítimo de corta distancia (relación no exhaustiva)
Figura 35	Aproximación a la incidencia de los tiempos de descanso en función de los tiempos de conducción
Figura 36	Gráfico comparativo de tiempos
Figura 37	Modelo de internalización de costes indirectos
Figura 38	Ejercicio teórico de cálculo de costes y tiempo
Figura 39	Ánalysis por filtros para determinar una ruta viable
Figura 40	Proyectos prioritarios TEN-T convocatoria 2010 relativos a España. (4 mapas)
Figura 41a	Importaciones Españolas de chatarra, con Francia y Portugal (superior), sin Francia y Portugal (inferior)
Figura 41	Buque Arklow Castle (construido por Astilleros Murueta) descargando chatarra en importación, en la terminal S.L.P., desde el norte de Europa
Fotografía: Archivo fotográfico UniportBilbao (varios autores). I. Ugarteche. Giport. Diario Vasco, Ambroggio.	

## BIBLIOGRAFÍA

FECHA	TITULO	AUTOR
sep / 1948	Decreto de 17 de octubre de 1947 de las Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas	Ministerio de Hacienda
jun / 1968	Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía	Jefatura del Estado
mar / 1973	Orden de 28 de marzo de 1973 por la que se suprime la Aduana subalterna de Bermeo que pasa a ser punto de Costa de quinta clase y se actualizan las habilitaciones aduaneras de esta clase de Vizcaya	Ministerio de Hacienda
nov / 1973	MARPOL 73/78 Artículos, protocolos, anexos e interpretaciones unificadas del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 Enmendado y modificado por MEPC.51(32), MEPC.57(33), MEPC.58(33), MEPC.59(33), MEPC.68(38) y MEPC.75(40)	IMO - International Maritime Organization
abr / 1974	INSTRUMENTO de Adhesión de España al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera [C. M. R.). hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956.	Ministerio de Asuntos Exteriores
ene / 1978	Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978	ONU
oct / 1986	Decreto 236/1986, de 21 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Portuarias (BOPV nº 225, de 17 de noviembre de 1986).	Gobierno Vasco
nov / 1989	Orden de 30 de noviembre1989 por la que se amplia la habilitación del punto de costa de quinta clase de Bermeo para la importación de productos siderúrgicos procedentes de la Unión Europea.	Ministerio de Hacienda
oct / 1991	COM(91) 335 Final. - Comunicación de la Comisión - Nuevos desafíos a las industrias marítimas	Comisión Europea
oct / 1992	Reglamento (CEE) nº 2913/92, del Consejo - Código Aduanero Comunitario - Consolidado	Consejo Europeo
dic / 1992	COM(92) 494 final. - Comunicación de la Comisión - El curso futuro de la política común de transportes.Un enfoque global para la elaboración de un marco comunitario de movilidad sostenible	Comisión Europea
jul / 1993	Reglamento (CEE) NO 2454/93 de 2 de julio de 1993 por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) no 2913/92 del Consejo por el que se establece el Código Aduanero Comunitario - Consolidado	Consejo Europeo
jul / 1995	COM(95) 317 Final. - Comunicación de la Comisión - El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Perspectivas y desafíos	Comisión Europea

FECHA	TITULO	AUTOR
dic / 1995	COM(95) 691 Final. - Comunicación de la Comisión - Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte. Opciones para la internalización de los costes externos del transporte en la Unión Europea. Libro verde.	Comision Europea
mar / 1996	Resolución del Consejo de 11 de marzo de 1996 sobre el transporte marítimo de corta distancia	Comisión Europea
sep / 1996	Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte	Parlamento Europeo
may / 1997	COM(97) 243 Final. - Comunicación de la Comisión - Intermodalidad y transporte intermodal de mercancías en la Unión Europea - Enfoque sistemático del transporte de mercancías - Estrategias y acciones destinadas a fomentar su eficacia, servicios y desarrollo sostenible	Comisión Europea
dic / 1997	COM(97) 678 Final. - Comunicación de la Comisión - Libro Verde sobre los Puertos y las Infraestructuras Marítimas	Comisión Europea
jun / 1998	Maritime Industries Forum- Panel 1- SSS. Report to the MIF plenary Sesión IX Lisbon 3/4 june 1998	MIF - Maritime Industries Forum
jun / 1999	COM(98) 466 Final. - Comunicación de la Comisión - Tarifas justas por el uso de infraestructuras: estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la UE. Libro Blanco	Comisión Europea
feb / 2000	Resolución del Consejo de 14 de Febrero de 2000 sobre el fomento del transporte marítimo de corta distancia	Consejo Europeo
abr / 2000	Bottlenecks in Door-to-Door Short Sea Shipping - Ports / Port Services Handling	ECSA - European Community Shipowners' Associations
abr / 2001	Promoción del SSS en el arco Atlántico - INTERREG 2B	IDOM, Bilbao Plaza Marítima. UniportBilbao
jun / 2001	Decisión N° 1346/2001/CE de 22 de mayo de 2001 por la que se modifica la Decision nº 1692/96/CE en lo que se refiere a puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales, así como al proyecto no 8 del anexo III	Parlamento y Consejo Europeos
sep / 2001	COM(2001) 370 Final. - Comunicación de la Comisión - Libro Blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad	Comisión Europea
ene / 2002	RECORDIT Real cost reduction of door-to-door intermodal transport Supported by the Commission of the European Communities - DG TREN	Grupo CLAS

FECHA	TITULO	AUTOR
mar / 2002	Transporte Marítimo de Corta Distancia. Historia de un éxito	Comisión Europea
may / 2002	SEC(2002) 632. - Guía de los regímenes aduaneros aplicables al transporte marítimo de corta distancia - Doc. de trabajo de los servicios de la comisión.	Comisión Europea: Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera
jun / 2002	Síntesis de la presidencia del Consejo Informal de Ministros de Transportes de Gijón. 31 mayo 1 y 2 de junio de 2002.	Presidencia de la Unión Europea 2002
abr / 2003	COM(2003) 155 Final. - Comunicación de la Comisión - Programa de fomento del transporte marítimo de corta distanciaPropuesta Directiva del Parlamento y del Consejo relativa a las unidades de carga intermodales2003/0056 (COD)	Comisión Europea
jun / 2003	IP/03/914 .- Informe del Grupo de Alto Nivel sobre la RTE-T (Informe Van Miert). Red Transeuropea de transportes: la Europa ampliada debe poner los medios.	Comisión Europea
Jul / 2003	COM(2003) 452 Final.- Comunicación de la Comisión - Un entorno simplificado y sin soporte de papel para el comercio y las aduanas Comunicación de la Comisión relativa al papel de la aduana en la gestión integrada de las fronteras exteriores. Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO que modifica el Reglamento (CEE) nº 2913/92, por el que se aprueba el Código aduanero comunitario (presentada por la Comisión)	Comisión Europea
sep / 2003	La implicación del sector del Transporte por carretera en el Desarrollo del TMCD: SPIM Condiciones para su materialización	SPIM
oct / 2003	Jornada sobre el Short Sea Shipping en España. Presentación del estudio "El concepto de autopistas del mar en relación con España"	Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia - CONSULTRANS
dic / 2003	Ánalisis, información y divulgación sobre la aportación del transporte por carretera a la intermodalidad. El acervo comunitario sobre intermodalidad.	Ministerio de Fomento
feb / 2004	Estudios del efecto económico sobre el sector del transporte de mercancías por carretera español de la implantación de peajes en Francia y Alemania	Ministerio de FomentoSubsecretaría Dirección General de Transportes por Carretera
abr / 2004	Decisión nº 884/2004/CE, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión nº 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte	Parlamento y Consejo Europeos
abr / 2004	COM(2004) 361 Final.- Comunicación de la Comisión - Propuesta modificada de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las unidades de carga intermodales (presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 250 del Tratado CE)COD 2003/0056	Comisión Europea

FECHA	TITULO	AUTOR
abr / 2004	COM(2004) 361 Final.- 2003/0056 (COD) Propuesta modificada de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las unidades de carga intermodales	Comisión Europea
jun / 2004	COM(2004) 453 Final.- Comunicación de la Comisión sobre el transporte marítimo de corta distancia. {SEC(2004) 875}	Comisión Europea
jun / 2004	Las Autopistas del Mar: definición y establecimiento de criterios de calidad de servicio en el TMCD.	SPIM - Organismo Público Puertos del Estado
oct / 2004	Costes externos del transporte, Estudio de actualización.	INFRAS
ene / 2005	Synoptic table of bottlenecks in Short Sea Shipping	Comisión Europea
feb / 2005	Motorways of the Sea. Art. 12a of the TEN-T Guidelines. A VADEMECUM issued in conjunction with the call for proposals TEN-T 2005	Comisión Europea
abr / 2005	P6-TA (2005) 0086.- Resolución del Parlamento Europeo sobre el Transporte Marítimo de Corta distancia (2004/2161(INI))	Parlamento Europeo
ago / 2005	Las Reglas de la Haya de 1924 Vs las Reglas de Hamburgo de 1978.	Pedro J. Atiles
ene / 2006	Motorways of the Sea . Shifting freight off Europe's roads	Comisión Europea
feb / 2006	Motorways of the Sea: Time to Act	Robert NAVARRO, MEP (PSE/F)
mar / 2006	European freight transport. Modern logistics solutions for competitiveness and sustainability	Comisión Europea
jun / 2006	COM(2006) 314 Final.- Comunicación de la Comisión - Revisión Libro Blanco 2006Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continenteRevisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001	Comisión Europea
jun / 2006	COM(2006) 336 Final.- Comunicación de la Comisión - La logística del transporte de mercancías en Europa - La clave para la movilidad sostenible {SEC(2006) 818} {SEC(2006) 820}	Comisión Europea
jun / 2006	SEC(2006) 820 .- Apéndice del Anexo de la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones La logística del transporte de mercancías en Europa - la clave para la movilidad sostenible. Resumen de la evaluación de impacto - Puntos de reflexión{COM(2006) 336 final} {SEC(2006) 818}	Comisión Europea
Jul / 2006	COM(2003) 155 Final.- Comunicación de la Comisión - Revisión intermedia del Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia	Comisión Europea

FECHA	TITULO	AUTOR
oct / 2006	Intermodalidad entre España y Europa, el proyecto INECEU	Dr. Juan Olivella PuigDr. F. Javier Martínez de OsésMarcel.la Castells Sannabra
abr / 2007	Optimización del Transporte de Mercancías mediante el Transporte Marítimo de Corta Distancia.	Xavier Ametller Malfaz, Sergi Sauri Marchan, Infraestructura del Transport i Territori. Enginyeria del Transport. Universitat Politècnica de Catalunya
sep / 2007	Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, de aprobación del texto refundido de la Ley de Tasas y Precios Pùblicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco.	Gobierno Vasco
sep / 2007	Los efectos de las nuevas políticas comunitarias en el transporte marítimo: el desarrollo de las autopistas del mar. Primer Congreso de Logística y Gestión de la Cadena de Suministro (Zaragoza, 12 y 13 de Septiembre de 2007)	J. Huguet; A. Pütz; Centro de Desarrollo del Transporte Internacional (CEDIT)Universitat Jaume I
oct / 2007	COM(2007) 606 Final.- Comunicación de la Comisión - Agenda de la Unión relativa al transporte de mercancías: reforzar su eficiencia, su integración y su sostenibilidad en Europa - {SEC(2007) 1351} - {SEC(2007) 1367}	Comisión Europea
oct / 2007	SEC(2007) 1367 Commision staff working document.- Accompanying document to the COMMUNICATION FROM THE COMMISSION: The EU's freight transport agenda: Boosting the efficiency, integration and sustainability of freight transport in Europe - Report on the Motorways of the Sea - State of play and consultation - {COM(2007) 606 final}	Comisión Europea
oct / 2007	COM(2007) 607 Final.- Comunicación de la Comisión - Plan de acción para la logística del transporte de mercancías	Comisión Europea
oct / 2007	COM(2007) 606 Final.- Comunicación de la Comisión - Agenda de la Unión relativa al transporte de mercancías: reforzar su eficiencia, su integración y su sostenibilidad en Europa	Comisión Europea
oct / 2007	SEC(2007)1321 Final. Documento de trabajo de los servicios de la Comisión. Comunicación de la Comisión sobre un plan de acción para la logística del transporte de mercancías	Comisión Europea
nov / 2007	Decreto Legislativo 2/2007, de 6 de noviembre, de aprobación del Texto Refundido de la Ley del Patrimonio de Euskadi.	Gobierno Vasco
dic / 2007	Handbook on estimation of external cost in the transport sector (Produced within the study Internalisation Measures and Policies for All external Cost of Transport (IMPACT))	Infras; CE Delf; ISI, University of Gdansk

FECHA	TITULO	AUTOR
dic / 2007	Aligerar la carga - Marco Polo lidera el camino. Relación de Proyectos aprobados 2009	EACI - Agencia Ejecutiva de Competitividad e Innovación (Comisión Europea)
feb / 2008	Abnormal road transports .- European best practice guidelines	Comisión Europea
abr / 2008	European Energy and Transport - Trends to 2030 (Update 2007)	Comisión Europea - Dirección General para la Energía y el Transporte
may / 2008	TEN - T.- Trans-European Transport Network. Implementation of the Priority Projects.Progress Report (May 2008)	Comisión Europea
jun / 2008	Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «Las autopistas del mar y su integración en la cadena logística» (2008/C 151/07)	Comité Económico y social Europeo
jun / 2008	Ánalisis de la trascendencia del Bill of Lading en el Transporte Marítimo Internacional	Amable Vicente Esparza Lorente
jul / 2008	COM(2008) 435 Final . - Comunicación de la Comisión - Estrategia para la aplicación de la internalización de los costes externos {SEC(2008) 2207} - {SEC(2008) 2208} - {SEC(2008) 2209}	Comisión Europea
sep / 2008	OPTIMAR - Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018.	Lloyd's Register - Fairplay Research (por encargo de la Comisión Europea)
dic / 2008	Ánalisis de la aplicación del Ecobono en los tráficos marítimos españoles. Una propuesta basada en los costes externos generados.	Universidad Politécnica de Cataluña
ene / 2009	COM(2009) 8 Final.- Comunicación de la Comisión - Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018	Comisión Europea
ene / 2009	Espacio Europeo de Transporte Marítimo sin Barreras. Nota de Prensa	Comisión Europea
ene / 2009	Estado de situación de la política marítima integrada de la UE.Informe de la Comisión (SEC(2009) 1343)	Comisión Europea
feb / 2009	EU energy and transport in figures 2009. Statistical pocketbook	Eurostat
feb / 2009	COM(2009) 44 Final.- Comunicación de la Comisión - LIBRO VERDE.- RTE-T: Revisión de la política. Hacia una red transeuropea de transporte mejor integrada al servicio de la política común de transportes.	Comisión Europea
mar / 2009	Actions listed in the on-going action plan for the promotion of Short Sea Shipping	Comisión Europea
mar / 2009	El contrato de transporte marítimo de mercaderías por vías acuáticas en la nueva ley de comercio marítimo.	Grupo Morgan & Morgan

FECHA	TITULO	AUTOR
may / 2009	Transporte de mercancías por ferrocarril en España: Mejorar la comodalidad. Identificación de actuaciones prioritarias.	F. Cetmo / F. Corell
jul / 2009	Panorama del transporte en Europa 2009	Eurostat
jul / 2009	Summary report.- Green paper on Future TEN-T Networks. 31st July 2009	Comisión Europea
dic / 2009	Recomendación de la Comisión de 21 de diciembre de 2009 sobre la utilización segura de combustibles con bajo contenido de azufre por los buques atracados en puertos comunitarios (Texto pertinente a efectos del EEE) (2009/1020/UE)	Comisión Europea
dic / 2009	A sustainable future for transport - Towards an integrated, technology-led and user-friendly system	Comisión Europea
ene / 2010	Energy, transport and environment indicators .- (Eurostat pocketbooks)	Eurostat
mar / 2010	Estudio comparativo de costes del transporte de mercancías por ferrocarril en España, Francia y Alemania.	ANFAC
mar / 2010	Short Sea Shipping (SSS) and Motorways of the Sea (MoS) - Presentación con motivo de la "Focal Points Meeting "	Eurostat
abr / 2010	Towards a resource-efficient transport system TERM 2009: indicators tracking transport and environment in the European Union	European Environment Agency - EEA
jun / 2010	Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos. Suplemento al Doc. nº5 Junio 2010	Ministerio de Fomento (España); Ministerio de la Ecología, de la Energía, del Desarrollo Sostenible y del Mar (Francia)
jun / 2010	Acuerdo entre el Reino de España y la República Francesa sobre la selección, puesta en marcha y financiación de dos proyectos de autopistas del mar entre España y Francia en la Fachada Atlántica-La Mancha-Mar del Norte, hecho en Madrid el 28 de abril y 10 de noviembre de 2009.	
Jul / 2010	Informe EcoTransIT. Cálculo de impacto ambiental por modo de transporte. <a href="http://www.ecotransit.org">http://www.ecotransit.org</a>	EcoTransIT
oct / 2010	Transport: Commission reviews funding for 92 major Trans-European Networks infrastructure projects (IP/10/1391)	Comisión Europea
nov / 2010	COM(2010) 629 Final.- Comunicación de la Comisión - LIBRO VERDE. - Política de desarrollo de la UE en apoyo del crecimiento integrador y el desarrollo sostenible. Mejorar el impacto de la política de desarrollo de la UE	Comisión Europea
ene / 2011	Incoterms 2010 Reglas de ICC para el uso de términos comerciales nacionales e internacionales	Cámara de Comercio Internacional ICC
ene / 2011	External and intra-EU trade - Statistical Yearbook 2004-2009	Eurostat

FECHA	TITULO	AUTOR
ene / 2011	Convenio FAL. Informe. El Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio de Facilitación) fue adoptado por la Conferencia internacional marzo de 1967.	IMO - International Maritime Organization
mar / 2011	MEMO Transporte 2050: principales desafíos y medidas clave	Comisión Europea
mar / 2011	COM(2011) 144 Final.- Comunicación de la Comisión - LIBRO BLANCO. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible - SEC(2011) 359 final - SEC(2011) 358 final - SEC(2011) 391 final	Comisión Europea
mar / 2011	Tomando la vía hacia un transporte de mercancías inteligente	PriceWaterhouseCooper
abr / 2011	C(2011) 2529 final.- Commission Decision on the financial assistance for proposals for actions submitted in the 2010 selection procedure in the Union programme « improving the environmental performance of the freight transport system» (second Marco Polo Programme)	Comisión Europea
abr / 2011	Marco Polo.- Avance del programa de trabajo 2011	Comisión Europea
abr / 2011	Marco Polo - Programa de Trabajo 2011 - Posición de la SPC Spain	SPC-SpainAsociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (Shortsea Promotion Centre-Spain)
sep / 2011	Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante	Jefatura del Estado
nov / 2011	Convocatoria Programa Marco Polo 2011	Comisión Europea

Nota de la redacción:

Trabajamos y vivimos del transporte marítimo y los servicios que alrededor de él se generan en un puerto. Eso no quita para que seamos conscientes de la necesidad de mantener unidos el componente económico, implícito en cualquier proyecto mercantil, con el compromiso social a largo plazo.

El Transporte Marítimo de Corta Distancia debe ser un ejercicio de responsabilidad. Con independencia de que fue el principal medio de relación entre los distintos países europeos con costa en los siglos XIX y XX, y sigue siendo un elemento de cohesión entre regiones, el TMCD desde observar los principios básicos del “transporte más sostenible” y como tal la promoción del TMCD debe tener en cuenta la realidad operativa.

Partimos siempre de una necesidad: transportar mercancías. A partir de ella debería orientarse la cadena logística a ser lo más eficaz y eficiente desde el punto de vista económico, medioambiental y social.

Sustituir los largos recorridos intraeuropeos por carretera por TMCD supone también concentrar en los puertos y en áreas metropolitanas circundantes el transporte de entrega o distribución y, por tanto, costes externos.

Es por ello por lo que se debería potenciar la comodalidad competitiva responsable, en la que el TMCD tiene un papel relevante.

Dirección y Equipo de redacción:

N. Rodríguez, I. Ugarteche.

UniportBilbao/Comunidad Portuaria

Prohibida la reproducción total o parcial sin autorización





**EUSKO JAURLARITZA**  
**GOBIERNO VASCO**

Ingurumen, eta  
Lurralde Politika Saila  
Departamento de Medio  
Ambiente y Política Territorial