

SHORT SEA SHIPPING, UN RETO PARA EL TRANSPORTE POR CARRETERA

PONENCIA DE ENRIC TICÓ

Enric Ticó y Buixadós es licenciado en Derecho por la Universidad de Barcelona y diplomado en Comunidades Europeas por el Ministerio de Asuntos Exteriores. Consejero de varias empresas vinculadas al transporte y la logística y miembro de la Junta Directiva de la CEOE, es presidente de la Federación Española de Transitarios (FETEIA) y de la Asociación de Promoción del Short Sea Shipping. Entre 1988 y 1995 fue jefe de gabinete del consejero de Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya. Durante los ocho años siguientes ejerció como director general de Puertos y Transportes del ejecutivo catalán.

La potenciación del Short Sea Shipping (SSS) es un tema que está al orden del día en la agenda europea. Hoy comparezco aquí en mi faceta de presidente de la Asociación de Promoción del Short Sea Shipping, un colectivo englobado en una red europea empeñada, fundamentalmente, en la promoción de esta alternativa de transporte. En la actualidad, se está produciendo una reflexión en diversas instancias comunitarias acerca de la conveniencia de promocionar no sólo el SSS sino la intermodalidad.

Nosotros consideramos que, a la postre, apoyar el SSS es apoyar una parte de las prácticas intermodales, razón por la cual somos partidarios no ya de crear asociaciones nuevas sino de aprovechar la infraestructura, experiencia y el buen funcionamiento de nuestros centros de promoción para que se conviertan en organizaciones de promoción de la intermodalidad.

En estos momentos, la Asociación de Promoción del Short Sea Shipping está compuesta en un 50 % por Puertos del Estado, que está muy interesado en que funcione el sistema portuario y el negocio marítimo y al que le corresponde una vicepresidencia, y el otro 50 % por estamentos privados. No obstante, entre estos últimos también se encuentran empresas e instituciones públicas –catalanas y gallegas, por ejemplo- como reflejo de su empeño en dotar a sus puertos pesqueros y deportivos de una vertiente comercial e industrial. Hay que sumar también a navieros, transitarios y a la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM). Se trata, pues, de un marco donde confluyen organizaciones con diversos intereses y visiones que enriquecen extraordinariamente el debate.

En sus cinco años de trayectoria, la asociación ha realizado cinco estudios. Inicialmente se abordó uno sobre la tipología y el volumen de las mercancías captables por el SSS. En función de la susceptibilidad de determinados productos para incorporarse a esta modalidad de la cadena logística se hicieron las propuestas correspondientes.

También se abordó el asunto de las autopistas del mar, una cuestión candente sobre la que existen iniciativas tales como la hispano-francesa, cuyo concurso está próximo. Se debatió, igualmente, sobre los conceptos de cabotaje y el SSS como contraposición al Deep Sea Shipping.

Se ha estudiado, asimismo, la implicación del transporte de mercancías por carretera en el desarrollo del SSS. Se trata, finalmente, de cómo convencer a este sector de la utilidad de usar los servicios del barco en determinados tramos. Finalmente, se han realizado presentaciones y charlas ante este colectivo para presentar las ventajas de esta alternativa.

Por otra parte, se está ultimando un estudio muy funcional sobre cómo debería estar configurada una terminal óptima de SSS analizando aspectos tales como los “cuellos de botella”, los accesos viarios a los puertos, el diseño correcto de las infraestructuras ro-ro, las áreas de carga y descarga, la gestión de los tráficos, etc.

En otro orden de cosas, se han creado recientemente dos comisiones de trabajo permanente. Una se ocupará de elaborar y difundir estadísticas sobre SSS, que aporten datos oficiales e integrados del funcionamiento y la evolución de estos tráficos. La segunda, en la que hemos depositado mucha ilusión, se ocupará de los procedimientos y abordará asuntos relacionados con el funcionamiento de los puntos de inspección fronteriza y la coordinación entre todas las instancias implicadas, un asunto clave que no está evolucionando bien pese a los acuerdos adoptados en el Consejo de Ministros para agilizar y simplificar los procesos.

En cualquier caso, el eje central de esta intervención versa sobre un estudio que ha resultado muy útil a la hora de replantear el futuro de nuestra asociación. Se ha comprobado que los operadores de transporte por carretera tienen una opinión dual –en la que prevalece la duda– ante el SSS. Hay quienes obvian el asunto y se dedican a trabajar sin más y existe un grupo más reflexivo que atisba una oportunidad para desarrollar su negocio. No obstante, el estudio muestra cierta sensación de amenaza de pérdida de control del negocio, de cesión ante terceros: el barco, el naviero, etc. Este es, sin duda, uno de los elementos a considerar a la hora de potenciar efectivamente el SSS. El estudio también refleja que una de las principales dudas para apostar por la vía marítima es el cumplimiento del plazo de entrega y los costes.

Sin embargo, analizando los resultados de una encuesta realizada a un número considerable de empresas se puede concluir, al contrario de lo que pudiera pensarse en un principio, que el SSS puede suponer ahorro y en un apreciable porcentaje de los casos reducir el plazo de entrega. Ello nos permite concluir que vamos por el camino adecuado.

En ocasiones puede producirse una contraposición lógica entre la estrategia de las administraciones públicas y los operadores privados. Los empresarios buscan el mejor servicio a sus clientes y la rentabilidad pero las instituciones deben anteponer otros criterios en su imprescindible apoyo a esta alternativa: ahorro energético, descongestión de la red viaria, etc.

Lo cierto es que, hasta ahora, la promoción del SSS ha recaído casi exclusivamente en los poderes públicos pero, sin menospreciar esta labor, el éxito de esta iniciativa dependerá básicamente de decisiones empresariales. El camino se despejará cuando los empresarios vean solventadas sus dudas sobre los riesgos, los horarios operativos, los costes y la calidad de servicio que podrán prestar a sus clientes.

Por todo ello, desde la Asociación de Promoción del Short Sea Shipping se planteó romper el esquema del discurso vigente hasta ahora y ofrecer un servicio directo a las empresas, que pueden realizar consultas a través de su página web sobre itinerarios y demás cuestiones. ¿Cómo funciona el simulador de costes implementado para atender las demandas de información?. Dado que se pretende que sea una herramienta verdaderamente útil, el transportista incluirá en el sistema sus propios costes y no los que marca la Administración en sus dispositivos. Se trata de trabajar con información real y es sabido que los costes de referencia no se verifican en la práctica de cada empresa. Sólo así el empresario podrá saber si para una determinada ruta es más rentable la carretera o el transporte marítimo.

Este simulador trabaja sobre la base de una operativa muy sencilla. Se trata de indicar los puntos de origen y destino de la carga. Posteriormente se introducen los parámetros de costes de cada operador para el transporte por carretera y finalmente se consulta la alternativa marítima. El sistema nos aportará datos sobre puertos de salida, líneas marítimas, conexiones intermodales, tiempos de tránsito y coste. Los resultados de determinadas pruebas en ciertos trayectos muestran que, en ciertos casos, el SSS es la alternativa más barata y rápida.

Este dispositivo, y así lo demuestra el caudal de consultas, está teniendo una buena acogida no tanto por parte de los grandes grupos empresariales logísticos sino por los pequeños y medianos operadores, que obtienen criterios para valorar sus rutas actuales y las opciones adicionales.

Finalmente, me gustaría destacar que ahora tenemos dos asuntos encima de la mesa que podrían suponer un impulso para el SSS. Uno es el concurso abierto para las autopistas del mar, que ha sido criticado por las condiciones que plantea en lo relativo a los plazos y al número de servicios semanales. Los requerimientos son seguramente excesivos pero suponen un primer paso de indiscutible valor en orden a su futura operatividad.

El segundo elemento, desde mi punto de vista más relevante que el anterior, es la definición de un ecobono. En la Asociación de Promoción del Short Sea Shipping hemos consensuado una propuesta que ha sido remitida a Puertos del Estado en la que planteamos no un ecobono nacional – como el que se está implantando en Italia– sino un ecobono europeo que implique a todos los países y no sólo a aquéllos donde se sitúan los puertos de salida y entrada. Además, es fundamental que si la decisión de apoyarse en el SSS es del transportista –especialmente del transportista por carretera– sea éste el beneficiario de las ayudas.

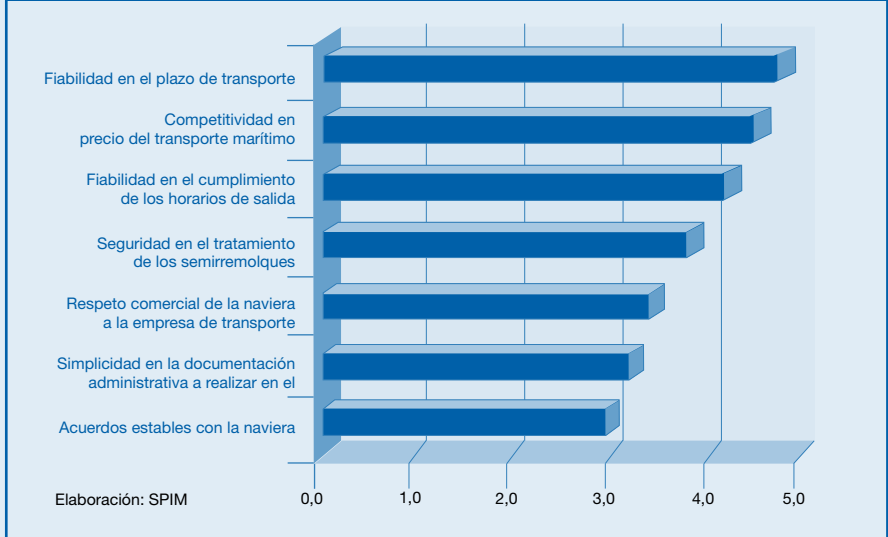
Requerimiento de los operadores de transporte

Conclusiones del Estudio sobre “Implicaciones del sector del transporte por carretera en el desarrollo del SSS. Condiciones para su materialización”.

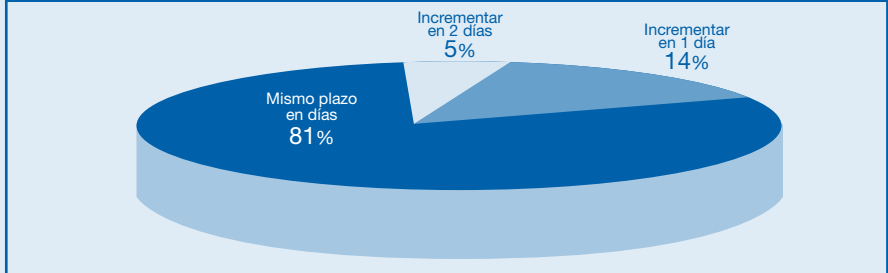
Los operadores de transporte por carretera mantienen una posición ambivalente respecto al SSS. Lo perciben como una oportunidad frente a las continuas presiones sobre el sector, pero al mismo tiempo sienten la amenaza de una cesión de negocio en favor del sector marítimo.

Fiabilidad en el cumplimiento del “transit time” y en la fecha de entrega así como un ahorro de costes superior al 10% son los principales requerimientos de los operadores de transporte de carretera para usar los servicios de SSS.

Valoración de los factores de decisión para utilizar el TMCD



Incrementos de plazo de transporte que admitirían en TMCD



Requerimiento de los operadores de transporte

208 cadenas de SSS fueron analizadas, uniendo 11 ciudades españolas y 16 europeas, considerando 8 puertos españoles y 10 europeos.

Cada cadena se caracterizó con tres parámetros:

- Distancia de transporte
- Transit time
- Coste de transporte

Se realizó análisis comparativo de dichos parámetros para el transporte de carreteras y el transporte intermodal SSS.

- Se realizó una encuesta a 265 empresas de transporte por carretera.
- Se mantuvieron dos mesas de trabajo con los principales operadores de transporte por carretera:
 - Una para empresas del levante y sur español, especialmente con empresas del transporte frigorífico.
 - Otra con las principales empresas dedicadas al transporte de carga general.

CONCLUSIONES

Incremento de distancia, de tiempo y de coste de la cadena TMCD respecto a la de carretera

- En un 35% de las cadenas, el SSS puede reducir la distancia total.
- En un 26% de las cadenas, el SSS puede reducir el transit time.
- En un 90% se mantiene el día de entrega.

CONCLUSIONES

Los puntos más relevantes a tener en cuenta para el desarrollo de servicios de SSS son:

- Seleccionar tramos marítimos superiores a 450 millas para aprovechar el ahorro de costes asociado al transporte marítimo.
- Adecuar la velocidad del buque para maximizar las rotaciones del mismo.
- Centrar los objetivos de captación de carga a cadenas con distancias superiores a 1.500 Km.
- Concentrar los servicios marítimos para poder incrementar la frecuencia.
- Preservar la neutralidad del operador marítimo para respetar la relación comercial operador de transporte de carretera con sus clientes.
- Favorecer la interrelación con operadores europeos de transporte por carretera, a través de ESN para facilitar acuerdos de reciprocidad y de colaboración.

¿Por qué el Short Sea Shipping?

Menor consumo energético.

Menores costes externos:

- Accidentes
- Contaminación.
- Embotellamientos.

Mayor potencial de crecimiento sin saturación de las infraestructuras.

Cohesión entre los estados miembros.

Establecimiento de una línea marítima es inmediato y más barato que una mejora de las infraestructuras.

Algunos Ejemplos

		Transporte por carretera			Transporte SSS		
Origen	Destino	Distancia km.	Tiempo horas	Coste €	Distancia km.	Tiempo horas	Coste €
Mondragón	Pescara	1.802	60,72	1.622 €	1.704	57,60	1.394 €
Lisboa	Hamburgo	2.643	85,67	2.379 €	2.596	79,72	2.093 €
Badajoz	Ámsterdam	2.118	67,62	1.967 €	2.286	63,95	1.789 €
Sevilla	Munich	2.443	81,59	2.199 €	2.364	78,11	2.013 €
Oporto	Hamburgo	2.512	82,64	2.261 €	2.203	76,76	1.902 €
Oporto	Amsterdam	2.118	66,58	1.906 €	2.055	64,50	1.762 €
Logroño	Dusseldorf (1)	1.475	45,70	1.328 €	1.742	53,29	1.365 €
Oporto	Toulouse (1)	1.121	29,24	1.009 €	1.573	46,07	1.302 €

(1) No siempre el SSS es la solución mejor

Debe estudiarse cada caso concreto

La alternativa SSS puede ser más rápida y barata. Puede permitir mejores precios o mejores márgenes.

Puede permitir mejor gestión de los horarios, optimizando la relación coste/distancia.

Una menor imputación de costes variables.

Cómputo como tiempo de descanso (Reglamento 561/ 2006 CEJ).