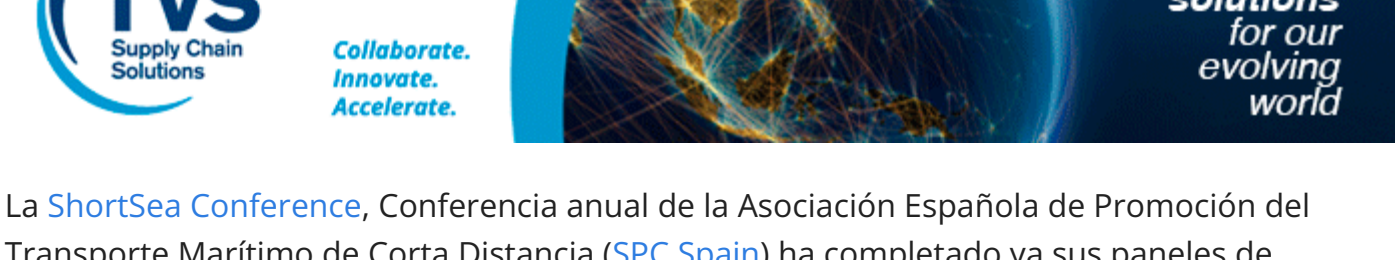




Ricardo Barkala, Francisco Toledo, Mikel Amundarain, Elena Seco y Benito Núñez // La jornada congregó a un gran número de participantes

La Conferencia ShortSea de Bilbao avanza la inclusión inmediata de los Ecoincentivos

11 noviembre, 2021



La **ShortSea Conference**, Conferencia anual de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) ha completado ya sus paneles de ponencias y mesas de debate que tuvieron lugar en el salón de actos de la Autoridad Portuaria de Bilbao. Además de la propia conferencia, se añadieron una serie de alicientes en torno a la propia conferencia en una jornada de carácter presencial

La sesión inaugural contó con las intervenciones del presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo; el presidente de la **Autoridad Portuaria de Bilbao**, Ricardo Barkala, como anfitrión del evento; el Viceconsejero de Industria del Gobierno Vasco, Mikel Amundarain; la Secretaria General de Transportes, M^o José Rallo (de forma telemática) y la Presidenta SPC-Spain, Elena Seco.



Ricardo Barkala, Francisco Toledo, Mikel Amundarain y Elena Seco

En su intervención, Ricardo Barkala explicó que el TMDC tiene "un gran potencial para la formación de cadenas de valor puerta a puerta" y destacó el crecimiento del tráfico Ro-Ro -un 9% en el puerto de Bilbao desde 2019, basado sobre todo en la importación a través de las Autopistas del Mar. Por su parte, Francisco Toledo reconoció el "valor del TMDC durante la pandemia" y felicitó a los puertos de Bilbao y Santander por su valentía al favorecer y afrontar el Brexit y el incremento de tráfico de corta distancia. Señaló que 10 de las Autoridades Portuarias tienen movimientos de TMDC por encima de los tráfico pre-pandemia, hasta un 9%, lo que indica que "estamos haciendo bien las cosas". Dijo Toledo que, junto a las Autopistas Ferroviarias, "es el momento del Short Sea Shipping" porque retira camiones de la carretera, contribuyendo a una mejora en la eficiencia de las cadenas de suministro y su sostenibilidad. Se refirió finalmente a la oportunidad que ofrece el Plan Quinquenal del Sistema Ferroviario que invertirá casi 1.000 millones de euros en el desarrollo del Ferrocarril, ligado a la intermodalidad ferroviaria, hasta 2025.



En su intervención telemática, M^o José Rallo adelantó la introducción de ecoincentivos en el TMDC para favorecer el segundo modo de transporte de mercancías en Europa -tras la carretera- en aras a conseguir una colaboración entre ambos medios. Finalizó la introducción Mikel Amundarain para confirmar que, pese a las últimas distorsiones en el transporte, desde Euskadi se vislumbra un "futuro alentador en la transición energética, medioambiental y demográfico-social" que favorece el transporte marítimo de corta distancia.

Sostenibilidad económica y ecológica

La primera de las mesas de debate se articuló en torno al tema "Hacia una cadena intermodal más sostenible", con las intervenciones de Javier G^o de Dueñas de Bureau Veritas; Blasco Majorana, de Finlines; Virginia Navarro, de Containerships y Sonia García, de Asetrabi. Blasco Majorana dijo que el TMDC ahorra hasta un 40% de CO2 emitido a la atmósfera frente al transporte terrestre y que en el caso de Finlines, con la incorporación de sus nuevos buques "Eco", este ahorro será aún mayor, para finalizar comentando que "la intermodalidad es la respuesta para conseguir una cadena de suministro eficiente".



Sonia García, Virginia Navarro, Blasco Majorana y Javier G de Dueñas

Virginia Navarro explicó el objetivo de Containerships para conseguir la "huella cero" en 2050 mediante la reducción y la compensación de emisiones y destacó que si bien el tráfico Ro-Ro es interesante, el modo Lo-Lo, el manejo tradicional de buques portacontenedores, "saca muchos más camiones de la carretera", tanto por capacidad como por fiabilidad. Finalmente, Sonia García se mostró partidaria de que "el camión se suba al barco" y dijo que el TMDC es "complementario" al transporte por carretera, pero señaló las dificultades que las empresas de su sector encuentran para conseguir la supervivencia económica, máxime en estos tiempos revueltos de subidas desmesuradas de fletes y de indefinición del modelo de carburantes del futuro.

Los Ecoincentivos

La ponencia sobre "Financiación de proyectos para un transporte inteligente y sostenible" corrió a cargo de María C. Corral Escrbano, del MItma, y fue la mayor de las novedades de la jornada: anunció que para el año próximo se incorporarán "Ecoincentivos" al transporte marítimo de corta distancia. En un montante de 6.667 millones de euros en movilidad sostenible, el Ministerio ha reservado una partida de 120 millones para subvenciones al transporte en concurrencia simple o no competitiva (no confundir con la partida de más de 400 millones dedicada a la concurrencia competitiva).



María C. Corral Escrbano anunció nuevos ecoincentivos al TMDC a partir de 2022

Esta partida de ecoincentivos se dividirá en partes iguales entre el ferrocarril y la carretera e irá destinada a favorecer los méritos en el ahorro de costes externos frente a la carretera. Según la ponente, "no es la convocatoria perfecta, pero es la que podemos ofrecer en 2022" con el objetivo de mejorarla en futuras ediciones.

En el modo ferroviario se incentivará la oferta de servicio, mientras que en el modo marítimo, "se incentivará a los transportistas por carretera para que se suban al barco", es decir se incentivará la demanda que mejora "el desempeño medioambiental". Así, serán subvencionables los tráfico en régimen de Autopistas del Mar: Ro-Ro, Con-Ro y Ro-pax, que embarcan remolques o semi-remolques (acompañados o no) que ofrezcan 3 o más salidas semanales. La convocatoria se lanzará en el primer semestre de 2022, se elegirán los proyectos subvencionables en el segundo semestre del año y los pagos se realizarán a año vencido durante los tres siguientes años, hasta 2025.

Digitalizar para competir

La mesa de debate en torno a "Digitalizar y automatizar para ganar eficiencia y sostenibilidad en la cadena de transporte" contó con las intervenciones de Mar Chao y Jaime Luezas, de Puertos del Estado; Txaber Goiri, de la AP de Bilbao; y Elena San Antonio Cledou, de TET Suardiaz.



Jaime Luezas, Elena San Antonio, Txaber Goiri y Mar Chao

Goiri dijo que "la digitalización es factor de competitividad portuaria" y por ello se desarrollan ventanillas únicas telemáticas para procesos ligados al movimiento de transporte y mercancías, como es e-**puertobilbao**. Elena San Antonio, tras contar que su grupo de empresas está implantando un ERP único para todas, solicitó la creación de una plataforma portuaria integrada, demanda que fue atendida por Jaime Luezas al explicar la Plataforma SIMPLE de Puertos del Estado, "una respuesta a la interoperabilidad" de datos par la trazabilidad de mercancías y documentación, señalando que "SIMPLE será el internet de la logística".

Brexit, segundo asalto

El Brexit no podía dejar de tratarse en una conferencia sobre SSS en Bilbao, por lo que la última mesa, titulada "Elecciones aprendidas del Brexit. La eficiencia de los controles en frontera para el impulso del TMDC" contó con las intervenciones de Pedro López Muniesa, de Ewals Cargo; la Directora del Departamento de Aduanas I.E.E. de la AEAT, Pilar Jurado; Martín Fernández, en representación de Feteia Oltra; Andima Ormaetxe, Director de Operaciones-Comercial y Logística del puerto de Bilbao; y Fabrice Turquet, por parte de la naviera **Brittany Ferries**.



Pedro López Muniesa, Andima Ormaetxe, Martín Fernández, Pilar Jurado y Fabrice Turquet

Ante la afirmación de Pedro López de que "en los puertos españoles hay más problemas para la tramitación de la documentación que en los puertos franceses", con la consiguiente fuga de tráfico, Pilar Jurado dijo que "sólo aplicamos la ley en su totalidad" y se mostró esperanzada en que nuestros puertos del norte comiencen a realizar los controles que Europa demanda. Dijo Jurado que la administración se ha esforzado en preparar el Brexit con un refuerzo de recursos humanos para adaptarse a la agilidad que requiere el TMDC, pero señaló que los problemas han venido de la escasa preparación y los desajustes en el lado británico. Así, la importación de mercancías no ha recuperado las cifras de 2019, mientras que la exportación se sitúa entre el 2020 y el 2019, con un incremento del 9% sobre el pasado año.

Andima Ormaetxe, Director de Operaciones-Comercial y Logística del puerto de Bilbao, señaló que hay 100 millones de toneladas anuales que viajan por camión hacia Europa y UK cuando podrían hacerlo por barco, por lo que son trasladables al TMDC. A este esfuerzo por captar mercancía están llamados "todos los puertos del norte" en una suerte de colaboración que ofrezca una combinación multimodal a futuro. "La Fachada Atlántica en su conjunto debe colaborar ante el nuevo paradigma logístico" que representa el Brexit y la relocalización de la producción industrial.

Martín Fernández quiso destacar la confianza de los transitorios en la figura del OEA, "clave para agilizar el comercio internacional" y dejó claro que "el Brexit significa aduanas", por lo que la logística en su conjunto debe adaptarse a una situación que no tiene vuelta atrás y que ha hecho crecer "las trabas administrativas".

La intervención de Fabrice Turquet, de Brittany Ferries, arrancó con un punto de pesimismo al anunciar la reducción de los servicios de la naviera de 11 a 6 semanales desde los puertos de Bilbao y Santander. Para su empresa, el transporte de mercancías supone tan sólo un cuarto de su facturación y tanto la pandemia como el Brexit han afectado sus cuentas de resultados de forma muy importante. También hizo notar las diferencias en el tratamiento de los puertos franceses y españoles, destacando la "perdida de flexibilidad". La parte positiva es el incremento de los tráfico hacia Irlanda, desde Francia y desde Bilbao, donde han crecido un 70% en este año, llegando a los 1.000 camiones al mes.

El Fit to 55, un tiro en el pie de Europa

Además de las mesas de debate, el desarrollo de la jornada se completó con la clausura por parte del Director General de la Marina Mercante, Benito Núñez Quintanilla, con una alusión al paquete normativo **Fit to 55** y su impacto en el TMDC. Con la inclusión del transporte marítimo en el mercado de derechos de emisiones contaminantes, el TMDC puede sufrir un severo varapalo.



Elena Seco y Benito Núñez Quintanilla

Tal y como está formulado en la actualidad, la compra de estos derechos afecta al 100% de los tráfico entre puertos europeos, pero solo al 50% de los provenientes de terceros países. Por otro, puede darse una pérdida importante de puertos ingleses en puertos europeos a favor de otros (como Tángier en el Mediterráneo o los puertos ingleses) en detrimento de nuestros puertos. Por tanto "debemos estar atentos a que un fallo en el diseño del paquete legislativo nos perjudique en el futuro" tanto a nivel económico como medioambiental. Tras reponer fuerzas con un cóctel, se realizó una visita técnica a las instalaciones del puerto de Bilbao, acto con el que finalizó la jornada.



El Salón de actos de la Autoridad Portuaria de Bilbao, al completo para la conferencia anual del TMDC