

ENCUESTA | RETOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

# RUMBO A LA SOSTENIBILIDAD

EXPERTOS DEL SECTOR COINCIDEN AL SEÑALAR QUE "LA DESCARBONIZACIÓN NO ES UNA OPCIÓN, SINO UNA RESPONSABILIDAD" Y PONEN EL FOCO EN LA NECESIDAD DE IMPULSAR LA INTERMODALIDAD

Expertos de la industria del transporte marítimo de contenedores consultados por Transporte XXI no muestran fisuras en su apuesta por la sostenibilidad. "La descarbonización no es una opción, es una responsabilidad", coinciden. Además, ante la fuerte caída del tránsito en los muelles españoles, algunas voces creen necesario que el Gobierno se replantee la estrategia inversora en infraestructuras portuarias, de cara a evitar generar capacidad ociosa, y, de forma generalizada, ponen el foco en la mejora de las conexiones terrestres para impulsar la intermodalidad.

## ► ¿A QUÉ SE DEBE QUE ESPAÑA ESTÉ PERDIENDO PESO EN EL TRÁFICO DE TRANSBORDO?

**Elías García** / CSP Spain

El tráfico de transbordo supone algo más del 50% del tráfico de contenedores en los puertos españoles y genera aproximadamente 660.000 jornales de estiba, equivalentes a 2.500 estibadores de los CPE. Según las cifras de Puertos del Estado, este tráfico viene registrando una bajada sostenida desde 2019. En los cinco primeros meses de 2023, se está registrando una bajada del 15% respecto a los niveles prepandemia, es decir, unos 583.000 TEUs, centrándose la bajada en los tres principales hubs en España: Algeciras, Valencia y Barcelona. Estos volúmenes de transbordo perdidos se han ido principalmente a las terminales del norte de Marruecos, cuyos volúmenes totales operados han pasado de 4,8 millones de TEUs en 2019 a 7,7 millones en 2022, debido principalmente a la puesta en servicio y consolidación de tráfico en dos terminales situadas en Tánger Med: MedPort Tangier (TC4), que inició operaciones en 2019, y Tanger Alliance (TC3), que arrancó en 2021.

La oferta de capacidad en estas terminales, algunas de las cuales con capacidad de expansión adicional, en combinación con otros proyectos a desarrollar principalmente sobre la fachada norte africana, continuará aumentando. La predicción es que el tráfico de transbordo seguirá desviándose a estos puertos por varias razones: ausencia de oposición social para la automatización e implantación de sistemas de mejora de la producción; costes salariales sustancialmente más bajos que

en Europa; y legislación medioambiental más laxa que la europea. Así, durante los próximos 5 años, se estima que pueda ser desplegada una capacidad adicional a lo largo del Mediterráneo occidental de 16,2 millones de TEUs, de los cuales 5,5 millones de TEUs se corresponderían con ampliaciones de las terminales existentes y los restantes 8,7 millones de TEUs serían nuevas terminales *greenfield*, sin incluir, por tanto, los 5 millones de TEUs de capacidad previstas en la nueva terminal de la ampliación norte del Puerto de Valencia. Ante estas previsiones de exceso de capacidad instalada a corto y medio plazo, el Ministerio de Transportes, así como el propio Consejo de Ministros, que es quien eventualmente debe aprobar dichos proyectos constructivos vinculados a puertos, debería replantear la estrategia inversora en infraestructuras portuarias, evitando generar nueva capacidad que quedará ociosa, canalizando dichas inversiones a la mejora de las conexiones terrestres de los puertos, especialmente en relación al ferrocarril, así como la mejora en la productividad de las instalaciones portuarias existentes.

**Diego Castillo** / Grupo Sea & Ports

El primer trimestre ha arrojado una caída algo más suave en las importaciones, pero muy importante en la exportación desde los puertos españoles, acentuada en gran medida por el frenazo de la economía nacional y el incremento del precio de la energía. Los puertos que tienen gran actividad de importación/exportación propia favorecen que los transbordos se generen por la propia economía de escala. Cuanta menos carga de import/export hay en un puerto, es lógico que también haya menor transbordo.

Por otro lado, los grandes hubs estratégicos, las terminales dedicadas a las grandes líneas marítimas y demás, están sufriendo una competitividad de los países colindantes que, ante la bajada de volúmenes, buscan favorecer la captación de las escalas con una mayor competitividad de sus puertos, para lo que España, y especialmente la UE, se ven algo limitadas en lo que refiere a su rango de acción.

**Carlos Arias** / APM Terminals

La capacidad actual y las ampliaciones

**ELÍAS GARCÍA**

COO  
CSP (Spain) Terminals



**"ES NECESARIO MEJORAR LAS CONEXIONES TERRESTRES"**

**DIEGO CASTILLO**

Managing Director  
Grupo Sea & Ports



**"LA AGENDA CLIMÁTICA ES UN DESAFÍO NECESARIO"**

que se están llevando a cabo en Tánger, junto con el enorme proyecto anunciado en Nador, suponen un reto para los puertos españoles en términos de transbordo. Los puertos españoles deben ser más competitivos en el futuro y fomentar la capacidad de transbordo existente, por ejemplo, en Algeciras, Islas Canarias o Málaga, en lugar de planificar ampliaciones en otros puertos que aumentarán la competencia. La capacidad de transbordo existente debe ser más competitiva para tener éxito, los puertos que sirven al mercado local español, como Barcelona y Valencia, es mejor que inviertan en conexiones intermodales, principalmente ferroviarias, en lugar de añadir capacidad de transbordo en un mercado que se saturará, perjudicando el futuro de los hubs españoles existentes. Se necesita un enfoque coordinado que debe impulsarse de forma centralizada.

**Peter Smidt-Nielsen** / CMA CGM

La desaceleración económica ha tenido un impacto global, afectando tanto a las exportaciones españolas como a las de otros países. Como resultado, ha habido una disminución en el transbordo. Además, debido a las congestiones experimentadas el año pasado, algunas navieras han redirigido parte de su volumen hacia otros puertos, como Gioia Tauro, Tánger y Sines. Este cambio en el volumen de carga a menudo implica una reestructuración de los servicios, en línea con las inversiones y estrategias de dichas navieras. Hasta ahora, no hemos observado un regreso significativo de este volumen a los puertos españoles.

El volumen acumulado de transbordo, en los principales puertos en abril de 2023 y para todas las compañías, presenta una variación negativa del 12,8% en comparación con el mismo período del año anterior. Esta disminución es especialmente notable en el puerto de Barcelona, donde se registra una caída del 24,5%. Además, se observa una tendencia a la reducción mes tras mes, lo cual indica que es poco probable que se recupere durante el transcurso de este año. En cuanto al puerto de Valencia, se registra una reducción del 15,3%, pero se observa que la variación va disminuyendo, lo que sugiere una posible estabilización en un futuro cercano. Por otro lado, el

## ENCUESTA | RETOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

puerto de Algeciras muestra una tendencia de estabilización.

### Alfonso Serrat / Boluda Shipping

Desde agosto de 2022, los tráficos, principalmente los de transbordo, han ido cayendo paulatinamente. Considero que el incremento espectacular del transbordo que hubo durante, y después de la pandemia, ha ido moderándose conforme al consumo general. Esperamos que en este segundo semestre se vuelvan a recuperar los niveles anteriores. No es un problema solo de España. En general, todos los puertos europeos importantes han moderado sus cifras de negocio y de movimientos.

### Virginia Navarro / ACBE

Venimos de dos años con un incremento de volumen muy importante en todas las rutas marítimas, lo que dio lugar al desarrollo y/o aparición de alternativas para descongestionar los puertos de transbordo tradicionales. Es lógico que el nuevo marco, con un descenso de volúmenes derivados de una situación de fuerte inflación, conflicto de Ucrania, con todo lo que ello acarrea, crisis energética, suspensión de rutas con Rusia y otras muchas, todas las líneas reorganicen sus rutas y *schedules* de acuerdo al nuevo escenario.

### Alonso Luque / TTI Algeciras

El sistema portuario español ha experimentado una disminución en el tráfico de transbordo durante 2022 y los primeros meses de 2023, donde destaca el papel de Algeciras, Valencia y Bar-

### CARLOS ARIAS

Dir. gral. terminales Gateway de APM Terminals en España



**"LOS PUERTOS DEBEN SER MÁS COMPETITIVOS"**

celona, que manejan más del 90% del este tráfico tan volátil. A diferencia de Valencia y Barcelona, en el primer trimestre, Algeciras solo ha caído levemente (unos 30.000 TEUs), y mantiene su predominio con el 48% del tráfico total de transbordo. La relativa fortaleza de Algeciras en este contexto se debe a su ubicación estratégica en el Estrecho, la eficiencia de sus operaciones y su capacidad para manejar grandes volúmenes. Con este escenario, tenemos la obligación de repensar el modelo actual de transbordo, que empieza a no ser válido para hacer frente a la competencia directa de los puertos del norte de África. Hay que realizar cambios estructurales importantes, en todos los órdenes (operativos, laborales, etc.), de forma que se pueda parar este deterioro de los puertos españoles. Y ello nos obliga a todas las partes involucradas, autoridades portuarias, terminales y sindicatos a reflexionar y tomar las medidas adecuadas para cambiar a un modelo sostenible y que nos garantice el futuro de este tráfico.

**¿LA ACTUAL DESACELERACIÓN DE LOS FLETES MARÍTIMOS, JUNTO A LA RALENTIZACIÓN DE LA DEMANDA, ESTÁ PROVOCANDO LA ANULACIÓN DE SERVICIOS DIRECTOS EN ESPAÑA?**

### Elías García / CSP Spain

Los factores que menciona son ciertos y afectan a todo el comercio mundial, pero no vemos que estén provocando una especial incidencia en el número de servicios directos que escalan en los

puertos españoles. Cuestión distinta es que dichos servicios estén llegando con menos carga que años atrás.

### Diego Castillo / Grupo Sea & Ports

Efectivamente, la desaceleración de la economía afecta a la oferta del transporte marítimo, que hace que los fletes se reduzcan por una sobredemanda de los servicios. Estos, dependiendo de los tráficos en los que la oferta de mercancías se reduce más o menos igual que los fletes, hace que los armadores redistribuyan sus flotas y servicios para poder maximizar la contribución. Esto puede llevar a la anulación de servicios directos en los puertos españoles o en cualquier puerto. Cuando la oferta disminuye y los fletes marítimos se vuelven menos rentables, las navieras pueden optar por cancelar o reducir servicios en determinados puertos, principalmente en los que menor tráfico tienen y, por tanto, son menos contributivos. Esto suele deberse a la necesidad de optimizar las rutas y utilizar barcos de mayor capacidad en puertos más estratégicos con mayor capacidad de actividad por tráfico, agrupando puertos con menores flujos en servicios no directos o vía *feeder*, como puede ser el caso de algunos puertos españoles.

### Carlos Arias / APM Terminals

Ha habido muchas cancelaciones de escalas, pero no de servicios regulares. Los servicios directos se mantienen, solo baja la frecuencia de los mismos.

(pasa a la página 20)

**Innovación fuera del contenedor**

Nuestra constante innovación nos ayudará a manipular su carga, de forma más eficiente, en el futuro.  
[www.liebherr.com](http://www.liebherr.com)

**LIEBHERR**

Equipamiento portuario. LHM 800.

## ENCUESTA | RETOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

(viene de la página 19)

**Sonia Herzog / JSV**

Desconocemos si se están anulando servicios directos a otros niveles. Lo que sí puedo comentar, por nuestro mercado, es que en el *short sea*, que es nuestra área de negocio y de la que puedo hablar, no se están anulando servicios directos. De hecho, en Canarias, no sólo no han bajado los servicios, sino que se mantienen e incluso aumentan. En el caso de Turquía, hay más navieras y más líneas que están tocando directamente España. Dicho esto, el tema de los fletes obedece a la fluctuación de oferta y demanda. Cuando hay más oferta, más espacios, los precios bajan.

**Ignacio Ballester / MSC**

Las continuas restricciones por la pandemia provocaron una congestión portuaria sin precedentes, escasez de contenedores y limitación de la capacidad. La elevada demanda de bienes por parte de los consumidores, unida a las restricciones por la congestión, hizo que las empresas compitieran por el espacio en los buques incluso cuando casi toda la capacidad mundial estaba desplegada en el mar. Con la reducción de la demanda y la relajación de las restricciones COVID desde el verano de 2022, el transporte marítimo ha empezado a normalizarse y a volver a los niveles anteriores a la pandemia.

**Peter Smidt-Nielsen / CMA CGM**

A pesar de la ralentización del mercado, los puertos españoles aún no han visto cancelados servicios importantes. Hasta ahora sólo se han producido supresiones de viajes/rotaciones aislados y omisiones de puertos. Curiosamente, la fuerte desaceleración del comercio transpacífico ha provocado -como parte de un efecto en cascada- el lanzamiento de nuevos servicios a medida que los buques regresan a nuestras aguas. Sin embargo, al no vislumbrarse el final del declive del mercado, la probabilidad de que algunos transportistas procedan a la retirada de servicios está aumentando en el mercado.

**Alfonso Serrat / Boluda Shipping**

No creo que este sea el motivo de que algún servicio se haya cancelado. En todo caso, si esto ha pasado será porque la demanda y el volumen habrá caído, y también porque los mercados se han desplazado hacia otros países competidores de China, como India, Bangladesh, Myanmar, etc.

**Virginia Navarro / ACBE**

La consecuencia directa es la concen-

tración y la reorganización como consecuencia de la normalización de unos volúmenes que se habían vuelto extraordinarios en los dos años previos. Estamos viviendo tres años con situaciones extraordinarias y pienso que no hay ningún factor actual, sostenido el tiempo suficiente, que nos haga poder confirmar algo que muestre una tendencia a largo plazo.

**Alonso Luque / TTI Algeciras**

La desaceleración de los fletes marítimos y la ralentización de la demanda están teniendo un impacto en los servicios directos en los puertos españoles. Algunos operadores están optando por reducir o suspender algunos servicios para reducir los costos operativos, aunque, sin duda, el mayor impacto es el menor volumen que llega cada semana a los muelles. No debemos perder de vista que el transbordo es un coste directo para las navieras y, por lo tanto, éstas controlan cuidadosamente donde envían sus contenedores para que el coste sea lo más bajo posible.

► **¿CÓMO CREE QUE AVANZARÁ EL PROCESO DE INTEGRACIÓN VERTICAL DE LAS NAVIERAS EN ESPAÑA? ¿AFECTARÁ A LAS TERMINALES DE CONTENEDORES?**

**Elías García / CSP Spain**

Es difícil saber si va a seguir avanzando el proceso de integración vertical de las navieras, pero en España casi todas las terminales de contenedores públicas (que son la mayoría) ya cuentan con algún grupo naviero en su accionariado, y este hecho no debe afectar a las obligaciones de servicio público que toda terminal pública debe cumplir en base a la ley de puertos y sus respectivos títulos concesionales.

Respecto al negocio en el "lado tierra", especialmente las terminales intermodales y el transporte por ferrocarril, si se produce una integración vertical, seguramente afectará a la rentabilidad de estas actividades por la mayor disgregación de la actividad.

**Diego Castillo / Grupo Sea & Ports**

La inversión estratégica de las líneas portacontenedores en terminales no es algo nuevo, lleva muchísimos años y es la forma de garantizar parte de la operativa y de conseguir ingresos adicionales por cada TEU movido. Hoy, el proceso de integración vertical va mucho más allá que las inversiones en terminales, y las navieras en España están posicionándose fuertemente en la logística terrestre, portuaria, aérea y ferroviaria. Por el momento, las grandes no parecen haber saciado su apetito, y

cada vez atraen a más adeptos a su modelo estratégico, que entre ellas mismas es muy diferente también, pero que coinciden en crecer por integración inorgánica principalmente y en vertical u horizontal. Tampoco parece que el mercado español esté ni mucho menos consolidado aún, por lo que es posible que esta tendencia siga en un futuro.

Hoy en día, los grandes grupos marítimos se han colado ya entre los principales operadores portuarios, como son APM Terminals, TIL, CSP Spain o CMA CGM, los cuales en España poseen una amplia mayoría de la cuota de mercado de las grandes terminales portacontenedores de la península. Por lo tanto, si los grandes puertos españoles por tráfico de contenedores están directamente integrados en las líneas marítimas y su crecimiento vertical, el resto de los puertos y operadores en España tienen complicado competir con estos. Pero sí pueden ser puertos alternativos, captar tráfico cautivos y mantener una cifra de volumen que sea demasiado baja para llamar la atención o el interés de una gran naviera.

**Carlos Arias / APM Terminals**

Las terminales tendrán que prepararse para dar el servicio intermodal que requieren sus clientes. De nada les sirve tener unos excelentes servicios logísticos, si la cadena se rompe en la transferencia de mar a tierra o viceversa.

**Sonia Herzog / JSV**

En España, y en el mundo, las navieras se han dado cuenta de que el flete marítimo es una *commodity*, un servicio que fluctúa mucho en función de oferta y demanda y requiere unas enormes inversiones con grandes riesgos. Por eso, las navieras han visto que lo que necesitan es generar valor y están integrando verticalmente todos los negocios/servicios para cubrir el puerta a puerta (marítimo y terrestre) buscando generar valor y dar el servicio completo al cliente. Esto me parece un movimiento muy lógico. Integras negocios y generas valor. Nosotros hemos apostado siempre por esta fórmula: controlar las fases de la cadena, ofrecer servicio integral y generar valor añadido al cliente. ¿Afectará a las terminales? Por supuesto. De hecho, es visible con los últimos movimientos de grandes navieras como CMA CGM. Nosotros, en el negocio de cabotaje, también nos hemos movido en la misma línea con la construcción de nuestra propia terminal en Alicante y ya somos socios de la terminal Gesport en Las Palmas. Además, también apostamos por invertir y contar con nuestra terminal ferroviaria de Miranda de Ebro (Burgos).

**SONIA HERZOG**CEO  
JSV Logistic

**"EL QUE NECESITE EL SERVICIO ULTRAEXPRES TENDRÁ QUE PAGAR"**

## ENCUESTA | RETOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

### Ignacio Ballester / MSC

Aunque nuestra actividad principal es el transporte marítimo, disponemos de una amplia gama de soluciones para apoyar las cadenas de suministro de nuestros clientes allí donde nos necesiten. MSC está constantemente invirtiendo en las áreas de negocio que requieren nuestros clientes para que sus cadenas de suministro sigan funcionando sin interrupciones. Esto incluye desde inversiones en nuestra flota (tanto en el número de buques como en el tamaño de los mismos, para poder ofrecer la capacidad de transporte que nuestros importadores y exportadores necesitan), hasta nuestras terminales de contenedores, soluciones logísticas de almacenaje, transporte terrestre y aéreo, almacenamiento y terminales ferroviarias y, sobre todo, equipos humanos. Con toda nuestra oferta de servicios e infraestructuras a su disposición, nuestros clientes disponen de las mejores herramientas y conocimientos para todas sus necesidades de transporte. Además, seguimos cooperando con nuestros socios en toda la cadena de suministro, para ofrecer una experiencia completa y flexible a nuestros clientes, situándoles en el centro.

Como hemos visto durante la pandemia, las cadenas de suministro demandan unos servicios amplios y fiables que les permitan seguir funcionando sin interrupción, por lo que la conexión de todos los eslabones es crucial.

### Peter Smidt-Nielsen / CMA CGM

Es cierto que las navieras están apos-

tando por inversiones más allá de las terminales marítimas y están buscando expandirse en el transporte marítimo de contenedores, así como en la prestación de servicios *door-to-door*. Esta tendencia se observa en muchas de las principales navieras.

Un ejemplo reciente es la adquisición de CMA CGM del 49% de CSPT Spain, que no solo incluye las terminales marítimas de Valencia y Bilbao, sino también una serie de inversiones en servicios *Inland*, como Logitren, CSP Iberian Rail Services, Conterail y la terminal ferroviaria de Zaragoza-Plaza. Estas inversiones en infraestructuras y servicios en tierra demuestran el enfoque de las navieras en proporcionar soluciones integrales y mejorar la conectividad y eficiencia en la cadena de suministro.

### Alfonso Serrat / Boluda Shipping

No cabe duda de que las grandes compañías navieras han apostado por la integración vertical de todos los procesos por donde pasan los contenedores y, evidentemente, las terminales son una pieza muy importante en esta integración. Cada vez más, las navieras tienen más terminales propias y también apuestan por el desarrollo propio de toda la cadena logística.

### Virginia Navarro / ACBE

Ya lo está haciendo, creo que es positivo para ambas partes. El cliente gana porque puede elegir entre líneas que controlan toda la parte de la cadena logística sin depender de terceros y el

operador, por la misma razón, también se beneficia.

### Alonso Luque / TTI Algeciras

El proceso de integración vertical de las navieras en España sigue su ritmo y se está plasmando en estrategias por parte de determinadas navieras de establecer, por ejemplo, red de centros logísticos en todo el país. Esta integración vertical se traduce en un mayor control de la cadena de suministro y en una estrategia de transformación hacia un operador logístico integral, capaz de ofrecer un servicio *end to end* bajo la marca de la compañía. Esta transformación está provocando una concentración aún mayor en el mercado, eliminando potenciales competidores y reduciendo el número de actores, lo que podría generar tensiones en el marco actual de alianzas navieras.

En este contexto, es probable que ciertas terminales de contenedores se vean afectadas por cambios en las estrategias de las navieras y las tensiones que se puedan generar en el seno de las alianzas, aunque la forma y el grado de este impacto dependerá de cómo se desarrollen estos procesos de integración vertical en el futuro y la fortaleza y ventajas competitivas de dichos puertos.

► ¿LA AMBICIOSA AGENDA CLIMÁTICA DE BRUSELAS ES REALISTA? ¿QUÉ IMPACTO ESTÁ TENIENDO EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO?

(pasa a la página 22)

### IGNACIO BALLESTER

Director general  
MSC en España



“LA CONEXIÓN DE TODOS LOS ESLABONES ES CRUCIAL”

**Puerto de Bilbao**  
Flexibilidad y cercanía  
para un transporte  
más sostenible.

EMAS  
EUROPEAN PORTS  
EPD  
R

Un servicio a medida ágil y flexible,  
operaciones automatizadas, rápido  
acceso desde la autopista  
y ferrocarril.

**Puerto de Bilbao,**  
sin ir más lejos.

**Bilbao** **B**  
PORT  
[www.bilbaoport.eus](http://www.bilbaoport.eus)

**ENCUESTA | RETOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO**

(viene de la página 21)

**Eliás García / CSP Spain**

A partir de la aprobación, en abril de este año, por el Parlamento Europeo de la modificación del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión Europea, por la cual se incluyen en el mismo, entre otros sectores, el transporte marítimo y el transporte por carretera, las empresas navieras estarán obligadas a entregar derechos de emisión a partir del 2024 (40%) y a partir del 2026, el 100%. Será un efecto importante que, seguramente, se trasladará a los fletes a partir del año que viene.

Además, España tendrá un efecto adicional en sus puertos de transbordo que compiten directamente con puertos no comunitarios, los cuales podrían tener mecanismos de evasión para el pago de estos derechos de emisión y provocar un efecto llamada en las escalas de los servicios oceánicos que realizan operaciones de transbordo en el mediterráneo occidental.

**Diego Castillo / Grupo Sea & Ports**

La agenda climática de Bruselas es un desafío ambicioso, pero necesario para abordar el cambio climático y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. El transporte marítimo también se está viendo afectado por estas medidas, ya que se le exige reducir sus emisiones y adoptar prácticas más sostenibles. Esto puede implicar la adopción de tecnologías más limpias, como el uso de combustibles con menor contenido de azufre, combustibles alternativos, la mejora de la eficiencia energética de los buques y la implementación de medidas de gestión ambiental en los puertos. El impacto en el transporte marítimo dependerá de cómo se implementen estas medidas y de la capacidad de la industria para adaptarse y cumplir con los nuevos requisitos.

Hoy, la estructura de la flota mundial está cambiando a paso muy ligero, y buques "no compliant" con la nueva regulación se están desguazando para dar paso a flota más moderna "full compliance" con la regulación IMO 2023 y con combustibles alternativos, o incluso con propulsiones renovables. Esto lógicamente impacta de lleno en el tráfico marítimo, en su coste y en su capacidad de servicio y velocidad.

**Carlos Arias / APM Terminals**

Nuestra agenda climática en el grupo Maersk es aún más ambiciosa que la de Bruselas. Descarbonizar nuestras operaciones no es una opción, es una responsabilidad, y va a requerir muchas

inversiones y pronto. Estas inmensas inversiones van a producir un recalibrado de la cadena de valor en el sector.

**Sonia Herzog / JSV**

No sé decir si es realista, pero el mensaje está muy claro: o nos ponemos manos a la obra o estamos fuera. A partir de enero de 2024, la nueva regulación de emisiones que tendremos que cumplir las navieras pasan por penalizar el consumo de combustible y además el pago de esa penalización se tiene que realizar con un producto financiero llamado EOA. Esto lo que está provocando es que desde ya todas las navieras que toquemos Europa necesariamente tenemos que cambiar toda nuestra estrategia. En esta situación, lo más normal o probable sería que las grandes navieras de *deep sea* optaran por barcos más grandes que vayan más lentos y que toquen más puertos, ya que una de las primeras medidas para reducir el consumo es que los barcos vayan más lentos. Con este nuevo sistema, todo cambia: pasaremos del *just in time* a la necesidad de almacenar productos. Obviamente, también se avanzará en la fabricación de barcos más sostenibles, pero eso lleva tiempo y la medida entra vigor dentro de nada, por tanto, debemos adaptarnos ya.

Hasta ahora venimos de *transit times* exprés y de servicios muy inmediatos. Ahora, los que quieran seguir con ese servicio tendrán que pagar mucho más. Avanzamos hacia una gran polaridad entre el servicio exprés y el normal. Con esta regulación, el exprés será mucho más caro.

La normativa, por esa penalización del consumo, incrementará los costes y se trasladarán al mercado, porque es inasumible para las navieras.

En definitiva, la situación se va a polarizar. El tráfico europeo, se va a ralentizar, con buques más lentos y *transit time* más largos. Volveremos a los almacenajes y el que necesite el servicio ultraexprés tendrá que pagar el extra que supone.

**Peter Smidt-Nielsen / CMA CGM**

En septiembre de 2020, la CE adoptó una ambiciosa propuesta para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al menos un 55% de aquí a 2030 y situar a Europa en una senda responsable hacia la neutralidad climática en 2050. Para lograr la neutralidad climática es necesaria una reducción del 90% de las emisiones del transporte de aquí a 2050. Todos los modos de transporte, incluido el marítimo, tendrán que contribuir a los esfuerzos de reducción. Aunque este objetivo es ambicioso, no cabe duda de que es alcan-

**PETER SMIDT-NIELSEN**

Director general  
CMA CGM Iberia



**"LA DESACELE-  
RACIÓN  
ECONÓMICA  
HA TENIDO  
UN IMPACTO  
GLOBAL"**

**ALFONSO SERRAT**

Presidente  
Boluda Shipping



**"LAS  
TERMINALES  
HAN DADO UN  
GRAN PASO EN  
SUS PROCESOS"**

zable. El Grupo CMA CGM está comprometido al 100% con esta transición energética y, predicando con el ejemplo, está aplicando las mejores soluciones disponibles (gas natural licuado, biometano y biocombustible) que reducen inmediatamente el impacto medioambiental del transporte marítimo y la logística. El objetivo es alcanzar la mencionada neutralidad de carbono como muy tarde en 2050.

**Alfonso Serrat / Boluda Shipping**

Indudablemente, el control de las emisiones en este sector es cada vez más importante y tiene una incidencia y un impacto muy alto sobre los costes. La UE ha apostado fuertemente por controlar y medir este asunto con su agenda climática, aunque paradójicamente otros países cercanos a nuestro continente no toman estas medidas. En mi opinión, todos los países, en todos los continentes, deberían tener un plan para controlar y reducir sus emisiones al mismo nivel que en Europa.

**Virginia Navarro / ACBE**

Sí, es realista y absolutamente todas las partes están concienciadas sobre el objetivo, ahora bien, no tanto del precio que este tiene. Las inversiones que los operadores deben realizar, el coste que supone para las flotas marítimas, de carretera y ferroviarias no puede ser solo asumido por las líneas marítimas, todos somos muy sostenibles hasta que vemos el precio que tiene. Falta concienciación colectiva.

**Alonso Luque / TTI Algeciras**

La agenda climática de Bruselas es ambiciosa, pero necesaria para afrontar los desafíos del cambio climático. El paquete de medidas 'Fit for 55' de la Unión Europea busca reducir las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 con respecto a los niveles de 1990 y lograr la neutralidad climática en 2050.

Los principales retos de sostenibilidad en terminales portuarias de contenedores incluyen: reducción de emisiones, eficiencia energética, adopción de energías renovables, gestión de residuos, disminución del ruido y la contaminación lumínica, protección de biodiversidad y ecosistemas, y adaptación al cambio climático. Abordar estos retos de sostenibilidad requerirá la implementación de políticas, tecnologías y prácticas innovadoras por parte de las terminales portuarias de contenedores, así como la colaboración con las autoridades portuarias, los gobiernos y otros actores clave de la industria. Este ajuste supondrá un coste extraordinario para las terminales portuarias,

## ENCUESTA | RETOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

sobre el que, de momento, no se vislumbra ninguna ayuda oficial para llevarlo a cabo.

**► EMPIEZA A SER HABITUAL LA ESCALA DE BUQUES DE MÁS DE 24.000 TEUS EN PUERTOS COMO ALGECIRAS, BARCELONA O VALENCIA. ¿QUÉ PASOS TIENE QUE DAR EL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL PARA QUE LA OPERATIVA DE ESTA CLASE DE BUQUES SE REALICE CON UNA ALTA EFICIENCIA?**

**Eliás García / CSP Spain**

Primero de todo hay que hacer un análisis de las consecuencias de introducir en la cadena logística estos "Mega-Max", que implican unas economías de escala importantes a las líneas navieras, pero a base de trasladar estos costes a los demás operadores de la cadena (terminales de contenedores, empresas y operadores ferroviarios, empresas de transporte, depósitos de contenedores, etc.) que deben aumentar sensiblemente las inversiones y los costes operativos para atender estos picos de volúmenes que llegan a los puertos sin poder aumentar los ingresos con los que poder financiar las inversiones adicionales y los extracostes producidos.

Habría que buscar mecanismos de ayuda para los operadores, sobre todo las terminales portuarias, que deben afrontar las inversiones requeridas para operar estos *Megamax*, sin poder obtener el retorno requerido.

**Diego Castillo / Grupo Sea & Ports**

Desde luego, es todo un reto para los puertos españoles y sus terminales portuarias. Nosotros, desde Sea & Ports como *partners* de la naviera HMM, hemos sido actores principales en el desarrollo de las escalas de la serie "Algeciras" de HMM con 12 buques de 24.000 TEUs y la primera escala de un buque de dichas dimensiones en un puerto español (en la terminal TTIA de Algeciras). La implicación de la Autoridad Portuaria y de la estibadora fue determinante en el éxito de estas escalas del servicio FE4, hoy ya regulares en dicho puerto. Sin la colaboración de todos, el reto que teníamos por delante hubiese sido mucho más difícil de poder conseguir en un tiempo récord.

Pero esto no fue fácil, desde TTI Algeciras tuvieron que hacer una inversión muy importante en recrear sus grúas pórtico para poder atender los barcos; la entidad portuaria tuvo que coordinar a todos los proveedores de los servicios portuarios de Algeciras para adaptarse a la nueva necesidad y apostar por conseguir la capacitación técnica suficiente que requiere; y la

propia línea tuvo al principio que adaptar y facilitar las estibas a bordo del buque y el sistema de carga *planning* para poder facilitar estas escalas. Todo un reto que hoy, un puerto como Algeciras, tiene más que superado, a diferencia de otros aún están en ese proceso de adaptación.

**Carlos Arias / APM Terminals**

Estos buques requieren de unas condiciones náuticas diferentes para poder ser utilizados al máximo. Como ejemplo, estos barcos no pueden entrar a calado máximo en Valencia o Barcelona, esto se solventa hoy escalando en puertos de transbordo antes de tocar puertos españoles. Las terminales han adaptado su maquinaria a estos buques, pero queda trabajo por hacer en los puertos, no solo para recibir los buques (incrementando el calado), sino también el volumen de carga, que genera picos muy altos en las operaciones de puerta y ferrocarril (sistemas de citas para camiones para reducir los picos de afluencia y la congestión del tráfico dentro y fuera de los puertos).

**Sonia Herzog / JSV**

Los puertos deberían especializarse y dar el servicio diferenciado que cada tipo de buque requiere, es decir, debería haber unas terminales para barcos de este tipo que señala y otras para otro tipo de barcos más pequeños, de hasta 1.000 TEUs, porque son servicios completamente diferentes y con la regularización medioambiental todavía se va a polarizar más. Todo va a cambiar y las terminales también. Es una transformación importante.

**Ignacio Ballester / MSC**

Precisamente, los puertos que menciona son puertos clave, no solo en España, sino también en el ámbito europeo. Esta clase de barcos clasificados como *Ultra Large Container Vessel*, o *ULCV*, sólo pueden ser operados en una serie de puertos seleccionados por varios motivos. No se trata sólo de que la infraestructura portuaria permita la entrada de los barcos en términos de calado o atraque, que evidentemente es el primer requisito, sino de que una vez lleguen a puerto esos megabuques sean operados de manera fluida para que la cadena de suministro siga funcionando eficientemente. El hecho de que los *ULCV* estén escalando en Valencia, Barcelona o Algeciras atestigua la idoneidad de nuestros puertos para atender los tráficos que mueven estos barcos

**Peter Smidt-Nielsen / CMA CGM**

En primer lugar, se requiere un aumento de los calados para garantizar la pro-

fundidad adecuada en los canales de navegación, también en los muelles de atraque, para así tener más flexibilidad y disponibilidad, ya que en muchas ocasiones este tipo de buques solo puede atracarse en una zona concreta de la terminal. Además, es necesario asegurar una mayor provisión de servicios para el atraque y desatraque, dado que demandan más recursos. La superposición de estas maniobras puede generar perjuicios y retrasos en otras operaciones portuarias. Al mismo tiempo, es imprescindible mejorar la infraestructura terrestre y promover la implementación de tecnología de gestión portuaria. Esto implica optimizar e integrar las conexiones viales y ferroviarias para facilitar un transporte fluido de mercancías hacia y desde los puertos.

**Alfonso Serrat / Boluda Shipping**

Si, lógicamente, para travesías largas, estos *megacarriers* son el presente y el futuro del tráfico marítimo. Creo que los puertos líderes en España en tráfico de contenedores están avanzando muy rápidamente.

Las terminales han dado un gran paso en cuanto al tamaño de sus grúas, los sistemas de gestión y de todos sus procesos. Considero que los rendimientos de las jornadas de trabajo son óptimos y lo serán más conforme se vayan automatizando las tareas. Por otra parte, los puertos están apostando fuertemente por la implantación de suministro eléctrico durante la estancia del buque en los muelles y también por la digitalización.

**Virginia Navarro / ACBE**

Podríamos enumerar más, pero yo destacaría, por encima de cualquier otra, un mismo sistema EDI común en todos los puertos, que incluya también por extensión a las terminales ferroviarias.

**Alonso Luque / TTI Algeciras**

El manejo de buques de más de 24.000 TEUs requiere infraestructuras de alta capacidad, personal capacitado y procesos eficientes. En Algeciras, ya hemos dado pasos significativos en estas áreas y continuaremos invirtiendo y mejorando nuestras operaciones para garantizar que podamos seguir manejando estos grandes buques de manera eficiente. De hecho, el próximo buque de estas características y que será el más grande jamás operado en TTI Algeciras es el "One Innovation" (24.136 TEUs) operado por ONE para *The Alliance*, con escala inaugural prevista para el 27 de julio. Será el barco más grande de esta naviera en operar en España y en el Mediterráneo, con única escala en el puerto de Algeciras.

**VIRGINIA NAVARRO**

Presidenta  
ACBE



**"TODOS SOMOS MUY SOSTENIBLES HASTA QUE VEMOS EL PRECIO"**

**ALONSO LUQUE**

CEO  
TTI Algeciras



**"TENEMOS LA OBLIGACIÓN DE REPENSAR EL MODELO DE TRANSBORDO"**