

IMPORTANCIA DEL DESARROLLO DE LOS MEDIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

M. Lourdes Rodríguez-Vilariño

Universidad Complutense de Madrid
lourdesvilarino@ccee.ucm.es

Miguel Angel Villacorta

Universidad Complutense de Madrid

Resumen

La aceleración del proceso de mundialización de la economía y el comercio, unida a la consolidación del mercado interior comunitario, son circunstancias que han incrementado, de manera notable, la importancia estratégica de los medios de transporte como instrumentos clave para el desarrollo de la economía productiva. En este contexto, la competitividad de la economía de la Unión Europea depende, cada vez en mayor medida, de un sistema de transporte eficaz y barato capaz de mover mercancías de una forma rápida, fiable, económica y segura.

La investigación analiza diversos aspectos particulares de los costes en las empresas de transporte marítimo y ferroviario. El trabajo comienza con el estudio de los diversos medios de transporte, incidiendo en la comparativa entre el transporte por carretera por un lado, y diversos medios alternativos por otro: tanto el transporte ferroviario como el naval. Una vez observado lo anterior, identificamos las posibles ventajas económicas, comerciales y medioambientales, que se producirían en un escenario a nivel europeo en que se produjera un trasvase de actividad comercial desde el transporte en carretera al ferroviario y naval. Para concluir, el trabajo sugiere una batería de medidas para potenciar la actividad naviera y ferroviaria dentro de la Unión Europea.

Palabras clave: *Medición y análisis de Costes, Empresas de transportes.*

Códigos JEL: L90

1. Importancia del transporte marítimo y del sistema portuario para España

La aceleración del proceso de mundialización de la economía y el comercio, unida a la consolidación del mercado interior comunitario, son circunstancias que han incrementado, de manera notable, la importancia estratégica de los medios de transporte como instrumentos clave para el desarrollo de la economía productiva.

En este contexto, la competitividad de la economía española depende, cada vez en mayor medida, de un sistema de transporte eficaz y barato capaz de mover mercancías y personas de una forma rápida, fiable, económica y segura.

Dentro del conjunto de los medios de transporte, el comercio internacional por vía marítima ha adquirido en la actualidad una relevancia excepcional, debido al fenómeno de la globalización y a su consecuencia más inmediata, la intensificación de las transacciones comerciales mundiales.

El fomento del transporte marítimo, tanto de mercancías como de pasaje (transporte de viajeros), es fundamental para el desarrollo comercial de España en términos competitivos, sobre todo si tenemos en cuenta que posee un litoral de 7.880 kilómetros.

España ocupa una posición geoestratégica privilegiada que la convierte en una de las naciones con mejores oportunidades para destacar en el transporte marítimo mundial. Su situación física puede considerarse privilegiada por situarse entre Europa y África y entre Europa y América. Esta ubicación convierte a España en una de las naciones con mayores oportunidades para destacar en el transporte marítimo mundial, una actividad que mueve más de 7.000 millones de toneladas al año y que el fenómeno de la globalización ha convertido en pieza clave para el desarrollo del comercio internacional.

El análisis de la situación actual, permite afirmar que la industria naviera española está cumpliendo con las expectativas depositadas en ella. Un hecho particularmente relevante para nuestro país es la escalada de posiciones en el índice de conectividad marítima (*Liner Shipping Connectivity Index*) que elabora la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) desde el año 2004. Este índice

pretende reflejar la disponibilidad de medios y el grado de adaptación de cada país de cara al desarrollo del comercio internacional marítimo. España ha pasado del decimoquinto lugar en 2004 al undécimo en 2007, habiendo mejorado su puntuación en un 31%, lo que le ha permitido adelantar a países industriales y marítimos, como Francia, Japón e Italia.

2. El transporte marítimo

El tráfico marítimo se ha convertido en una pieza clave para el desarrollo del comercio internacional. Las ventajas del tráfico marítimo sobre otras modalidades de transporte, tanto desde el punto de vista económico, como en los capítulos de la seguridad, de la energía o del medio ambiente, son incontestables.

Desde el punto de vista de la cuenta de resultados, hay que destacar la eficiencia productiva de este negocio, que no sólo es el más barato de todos los transportes, sino que las tasas de crecimiento de sus costes son, asimismo, muy bajas. Es prueba de su eficiencia que *“(...) mientras el flete del crudo de petróleo o del carbón apenas se duplicó entre 1960 y 1990, por ejemplo, el precio del pan o el de un sello de correos se multiplicó por 17 y el del tren por 4,5 en ese mismo periodo”* (Polo: 2008, 1).

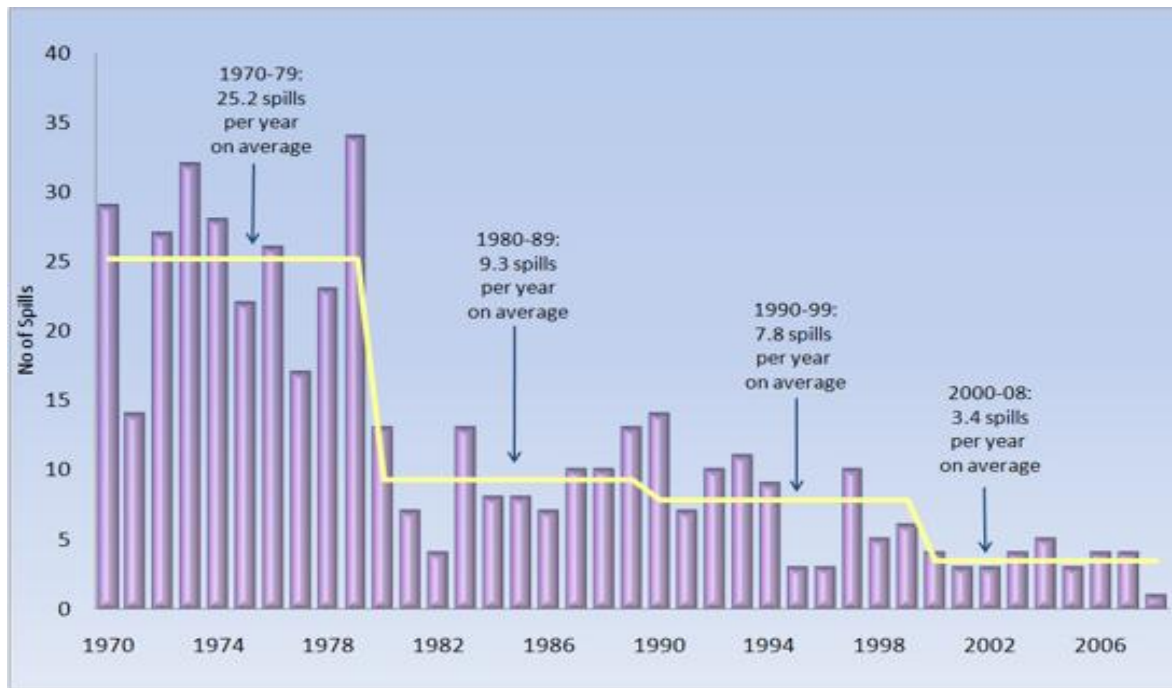
A ello hay que añadir otros ingredientes que están adquiriendo cada día más relevancia, especialmente los destacados niveles de seguridad y los menores costes energéticos del transporte por mar -sin duda alguna, el medio de transporte energéticamente más eficiente- y los reducidos índices de emisión de contaminantes y de gases de efecto invernadero de los buques.

En materia de seguridad, la mortalidad por accidente del transporte marítimo es 70 veces inferior a la del terrestre y 30 veces menor que la del ferrocarril. La tendencia general es la de reducción constante de los accidentes marítimos gracias, sobre todo, a tres causas: al trabajo continuado de investigación de las causas de los accidentes

marítimos, a la actualización de las normas internacionales y a la aplicación más eficaz de las mismas (ANAVE: 2008, nº 472, 20).

El transporte marítimo es limpio y energéticamente eficiente. Es el transporte con menores costes energéticos y, por lo tanto, el más eficiente en un capítulo tan importante hoy día como el de la energía. Además, los buques son los medios de transporte que producen menores índices de emisión de contaminantes y de gases de efecto invernadero (CME: 2008, 25). A esto hay que añadir que los derrames accidentales de hidrocarburos se han reducido en los últimos años de forma drástica (ITOPF: 2009).

Figure 1: Número de derramas de petróleo mayores a 700 toneladas



Fuente: ITOPF (2009)

La flota operada por navieros europeos es moderna, eficiente y muy competitiva. La edad media de los buques europeos (UE + Noruega) es de 13,9 años, muy inferior a los 17,4 de la flota mundial. Los navieros europeos operan el 42% de la flota mercante mundial y el 56% de la de buques portacontenedores.

Las ventajas económicas y de seguridad, además de su eficiencia energética y su respeto hacia el medio ambiente convierten el transporte marítimo en la principal baza para el futuro de las transacciones comerciales internacionales.

3. Puertos y servicios portuarios.

El tráfico marítimo debe ir inexcusablemente acompañado por la adecuación de los puertos y la mejora en los buques. Sobre aquel aspecto, ha sido muy positiva la respuesta de los puertos españoles al reto planteado en los últimos tiempos por el intenso crecimiento de las transacciones comerciales (más del 80% de las importaciones y el 50% de las exportaciones españolas se hacen a través de sus puertos).

Los puertos españoles, por su situación geoestratégica, son una excepcional plataforma logística para las grandes rutas del tráfico marítimo mundial. En la cadena de transporte desempeñan un enlace esencial entre Europa y el resto del mundo. La economía española, por las características geográficas del país, no puede funcionar sin sus puertos. En el año 2007, casi la totalidad de las importaciones (el 83%) y más de la mitad de las exportaciones (el 55%) entraron o salieron a través de los puertos españoles, lo que supuso la cantidad de 483 millones de toneladas (un aumento del 4,5% respecto al año anterior). A esto hay que añadir la cifra de 26 millones de pasajeros anuales, lo que supone el 60% de la población española (*Sánchez; pp. 19*). Estos datos, sin duda, van a ser modificados en los datos de años posteriores, porque la desaceleración del comercio internacional conducirá previsiblemente a un menor crecimiento del tráfico portuario español.

El ranking de los tres puertos españoles con mayor actividad está encabezado por Algeciras, que superó los 74,5 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento del 3,9%, Valencia que creció un 12,7% y Barcelona, con un crecimiento del 7,9% (ANAVE: 2008, nº 472, 15).

Los puertos españoles se han convertido en un gran apoyo para muchos transportistas de carretera, pues la utilización del transporte marítimo de corta distancia (*short sea shipping*) les permite ahorrar muchos kilómetros en diversos itinerarios europeos. De esta forma, cada vez más utilizan estratégicamente este medio, rentabilizando al máximo sus recorridos. Para darles el mejor servicio, los puertos disponen de 292.000 metros de muelles y 58 millones de metros cuadrados de áreas de depósito.

Mención aparte merece el auge del negocio de los cruceros turísticos. La oferta de nuestros puertos es una buena opción para los cruceros por dos razones: tanto por la apuntada privilegiada situación geoestratégica de España como por la inmejorable oferta de infraestructuras turísticas de nuestro país.

El sistema portuario español ha experimentado grandes transformaciones en las últimas décadas, encontrándose inmerso en el proceso general de cambio observado en las comunicaciones marítimas del mundo industrializado. La revolución tecnológica aplicada al tamaño de los buques es un claro síntoma de la importancia de la “intermodalidad”, es decir, la interrelación de los diferentes medios de transporte, tanto para las mercancías como para los pasajeros.

En la actualidad, la intermodalidad marítimo-ferroviaria es una realidad tanto en infraestructuras como en servicios. Esta medida ayuda al desarrollo sostenible porque el barco y el tren son los medios de transporte que menos impacto negativo causan en el medio ambiente.

En nuestro estudio, inicialmente procedemos a exponer la evolución del tráfico portuario desde 2005 al 2007, a continuación indicamos los retos y medidas que se ha propuesto la Unión Europea para potenciar el tráfico marítimo en los próximos 10 años, para terminar exponiendo las ventajas y necesidades de un transporte intermodal.

4. Situación de la flota del pabellón español.

A continuación analizaremos la flota mercante de pabellón español, ya sea operada por empresas españolas como extranjeras.

Tabla 1: Buques mercantes de transporte de pabellón español.

BUQUES MERCANTES DE TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL

Tipos de buques	1981		1985		1990		1995		2000		2005		2007		2008	
	NB	TRB	NB	TRB	NB	TRB	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros y Obos	104	4.674	74	2.668	57	1.619	25	458	20	585	16	495	17	500	18	503
Graneleros	77	1.064	76	1.275	43	797	0	0	1	16	0	0	0	0	0	0
Carga General	263	741	182	540	92	176	20	31	12	31	13	35	15	52	16	55
Portacontenedores	58	145	61	167	43	114	23	90	23	157	25	230	21	246	21	249
Roll-on/Roll-off	40	70	51	94	48	81	37	209	39	310	30	367	26	332	26	332
Frigoríficos	49	77	45	85	21	33	12	22	8	19	7	23	7	23	7	23
Gaseros	15	58	16	69	9	25	5	17	3	9	9	662	11	758	11	761
Pasaje y Ferries	43	170	41	128	48	115	62	250	61	351	54	360	56	402	57	422
Otros	50	119	55	178	55	150	44	136	31	130	25	143	23	121	23	121
TOTAL	699	7.118	601	5.204	416	3.110	228	1.213	198	1.609	179	2.315	176	2.434	179	2.468

NB = nº buques; TRB y GT en millones
Fuente: ANAVE: Informe Julio 2008

A 1 enero 2008, la flota de bandera española comprendía 176 buques con 2.433.944 GT y 2.324.876 tpm. Respecto a 2006 esto suponía un descenso de 5 buques aunque se produjo un aumento en el tonelaje del 2.1% tanto en GT como tpm, debido a la incorporación de buques de gran tamaño frente a las bajas de buques más pequeños. De dichos 176 buques, 165 eran controlados por empresas navieras españolas con 2.361.934 GT y 2.231.499 tpm; y la controlada por navieras extranjeras contaba con 11 buques, 72.012 GT y 93.377 tpm.

Como se muestra en la Tabla 1, los mayores crecimientos que se registraron en la flota corresponden a:

- buques de carga general: que, a principios de 2008, contaba con 16 unidades (4 más que en el año 2.000) y un aumento del 77.41% en GT, y
- gaseros: con 11 buques y 758.037 GT (+ 14.5%), lo que supone un 31.12% del GT total.

El 31.8% de los buques eran de pasaje, el 14.8% roll-on/roll-off y el 11.9% a los portacontenedores. En el apartado de "Otros" se incluyen quimiqueros, asfalteros, de apoyo logístico, etc.

En la citada Tabla 1 podemos ver, en líneas generales, la evolución de la flota del pabellón español en las dos últimas décadas. De ella se desprende cómo el nº de buques en circulación ha disminuido sensiblemente, mientras el tonelaje transportado se ha duplicado, con un crecimiento sostenido a lo largo de los distintos años, a excepción del año 2.000. Esto es debido al importante esfuerzo realizado en España en la renovación de su flota (ver Figure 2). A 31 de diciembre de 2007 la edad media de la flota de bandera española era de 13.3 años, en los 10 últimos años ha disminuido su edad en un 25.2% mientras que la flota mundial se ha situado en 20.5 años, es decir, se ha incrementado un 13.9%

Esta tendencia al rejuvenecimiento de la flota se debe a la incorporación de 42 buques de nueva construcción en los últimos cinco años. Y cuatro buques más en el año 2008, como ya hemos indicado.

Figura 2: Edad Media de la Flota



La flota de mayor edad es la de cementeros con 32.9 años, seguida de la de cargueros frigoríficos con 20.1 años, los alumineros con 18.0 años, portacontenedores con 17.4

años y cableros con 14.0 años. Por su parte, los petroleros poseen una edad media de sólo 4.7 años, los gaseros con 5.9 años, quimiqueros con 6.0 años, y asfaltereros con 3.0 años, que son los más jóvenes.

5. Estado de tráfico de mercancías en España.

El movimiento portuario total fue en 2007 de 483.13 millones de toneladas, lo que representa un aumento, respecto al año anterior, del 4,54%.

La estructura del tráfico ha experimentado la evolución que se refleja en el cuadro siguiente:

Tabla 2: Tráfico de Mercancías 2005-2007

Millones de toneladas

	2005	2006	2007
Productos petrolíferos	126,2	126,2	127,8
Graneles sólidos	114,1	113,5	116,9
Mercancía General	167,1	185,0	200,7
Resto	34,6	37,5	37,7
TOTAL	442,0	462,2	483,1

Fuente: Puertos del Estado (2007; pp. 29)

“En el cuadro anterior, el tráfico de productos petrolíferos comprende, además del embarque, desembarque y transbordo de crudos, el avituallamiento. Con este enfoque, dicho tráfico representa en 2007 el 26,5% del total, mientras que excluido el avituallamiento alcanza el 24,9%. Los graneles sólidos aumentan un 3,0%, respecto al movimiento del año anterior.

La mercancía general ha alcanzado, por vigésimo primer año consecutivo, la cifra máxima, en los puertos españoles, con un total de 200.7 millones de toneladas y un incremento, con respecto al año anterior, del 8,5%.

Desde el punto de vista geográfico, cabe hacer las siguientes consideraciones, en relación a las variaciones porcentuales y a su tráfico:

- **Graneles sólidos**: La fachada Norte sigue ocupando el primer lugar, seguida por los puertos del Sur y los de Levante.
- **Mercancía general**: La fachada Sur sigue ocupando el primer lugar, seguida por los puertos de Levante y Cataluña.
- **Mercancías en contenedores**: Este tipo de tráfico, que constituye una parte de la mercancía general (índice de contenerización = 69,43%). La fachada Sur sigue ocupando el primer lugar, seguida por los puertos de Levante y Cataluña.
- **Pesca capturada**: Los puertos de Galicia siguen ocupando el primer lugar, seguido por los puertos del Sur y los del Norte.” (Puertos del Estado 2007, pp. 29).

En relación a 2006, la evolución del tráfico ha sido la siguiente:

Tabla 3: Evolución del Tráfico 2005-2007

	Millones de Tm 2005	Millones de Tm 2006	Millones de Tm 2007	Variación % 2005-2006	Variación % 2006-2007
Graneles Líquidos	146,99	148,8	150,41	1,23	1,08
Graneles Sólidos	114,10	113,45	116,86	- 0,57	3,01
Mercancía General	167,11	185,03	200,71	10,72	8,47
Pesca capturada	0,23	0,25	0,23	6,01	- 6,95
Avituallamiento	10,45	10,65	10,95	1,90	2,87
Tráfico Interior	3,12	4,00	3,98	27,98	- 0,32
TOTAL	442	462,16	483,13	4,56	4,54

Fuente: Puertos del Estado (2007, pp. 30; 2006, pp.30)

“Las mercancías embarcadas han experimentado un aumento del 7,33% y las desembarcadas un 3,49%. El cabotaje refleja un aumento, en 2007 con respecto a 2006 del 4,93%. La cifra alcanzada de 91,35 millones de toneladas representa una importancia relativa con relación al tráfico total (18,9%).

El tráfico exterior ha experimentado un incremento del 4,53%. Si se desglosa la mportación de la exportación, la primera ha alcanzado los 279,53 millones de toneladas, con un incremento del 3,10% en relación con el año anterior, y la segunda ha alcanzado los 96,89 millones de toneladas, con incremento del 8,93%.

Como parte de la mercancía general hay que destacar el tráfico de contenedores. En el año 2007 el índice de contenerización de la mercancía general ha sido del 69,43%, lo que significa que se ha producido un incremento, sobre el año pasado, del 2,13%.” (Puertos del Estado 2007, pp. 30)

Tabla 4: Tráfico Exterior e Interior 2006-2007

	Millones Tm	Millones Tm	Variación %
	2006	2007	
COMERCIO EXTERIOR	360,08	376,42	4,54
Embarcado.....	88,95	96,89	8,93
Desembarcado.....	271,13	279,53	3,10
CABOTAJE	87,6	91,35	4,93
Embarcado.....	42,14	43,81	3,98
Desembarcado.....	44,92	47,54	5,83
PESCA, AVITUALLAMIENTO, TRAFICO INTERIOR, Y TRANSBORDOS	15,02	15,37	2,30
TOTAL.....	462,16	483,14	4,54

Fuente: Puertos del Estado (2007; pp. 177)

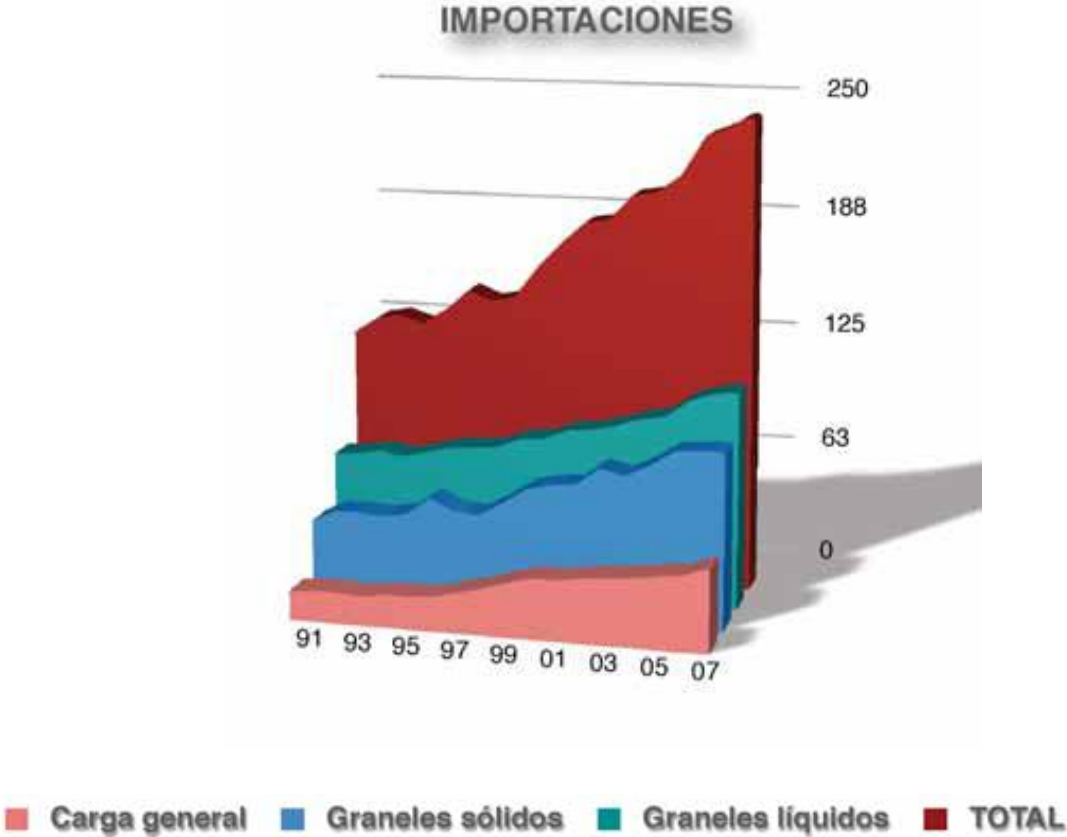
De los cuales, el importe total de mercancía embarcada y desembarcada con países de la UE asciende a 80 millones de toneladas de las que 29 millones son embarcadas y

51 millones son desembarcadas (lo que supone un 63.75% sobre el total). Esto nos muestra la importancia del sector marítimo para el comercio en nuestro país.

Los principales países han sido: Italia (7.4 millones Tm embarcadas y 14.4 desembarcadas), Reino Unido (4.5 millones Tm embarcadas y 7.2 desembarcadas) y Francia (2.2 millones Tm embarcadas y 6.0 desembarcadas). En relación a otros países europeos son interesantes la situación de Rusia (1.1 millones Tm embarcadas y 20.4 desembarcadas) y Turquía (2.15 millones Tm embarcadas y 6.6 desembarcadas).

A continuación presentamos la evolución mundial del comercio marítimo español desde el año 1991 hasta la actualidad, clasificándolo en: carga general, graneles sólidos y graneles líquidos.

Figura 3: Comercio Marítimo Español: Importaciones (millones de toneladas)



Fuente: ANAVE (Informe 2008, 18)

Figura 4: Comercio Marítimo Español: Exportaciones (millones de toneladas)

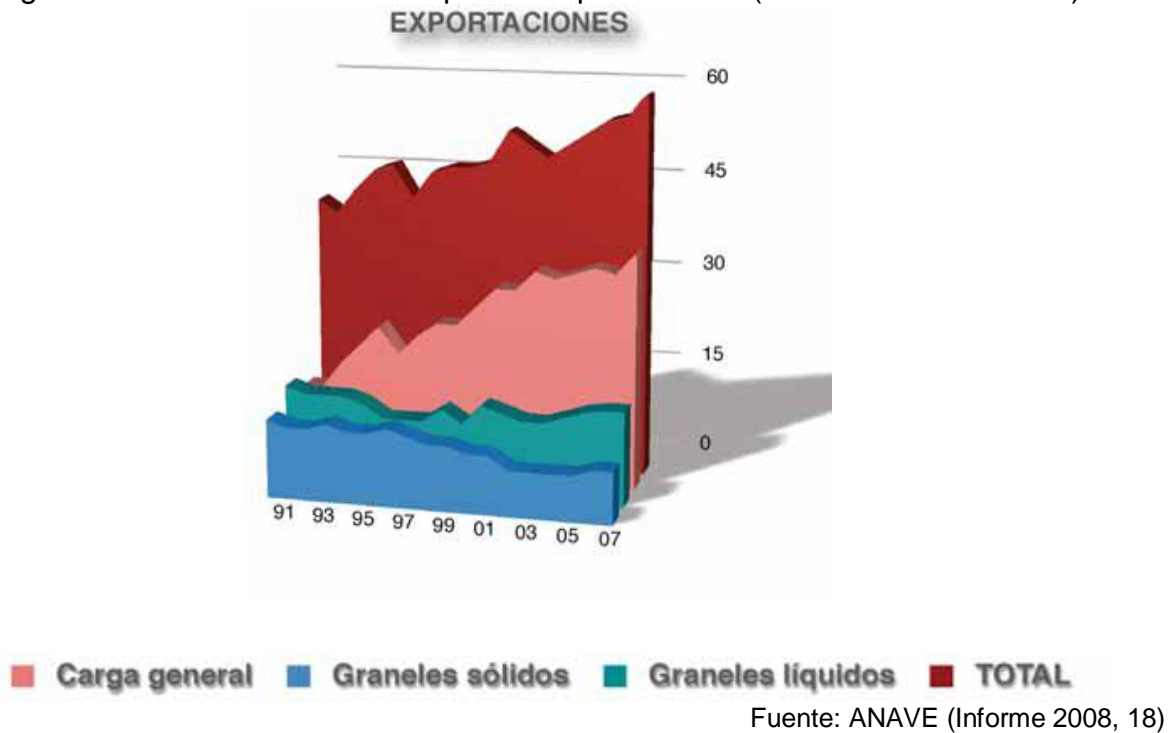
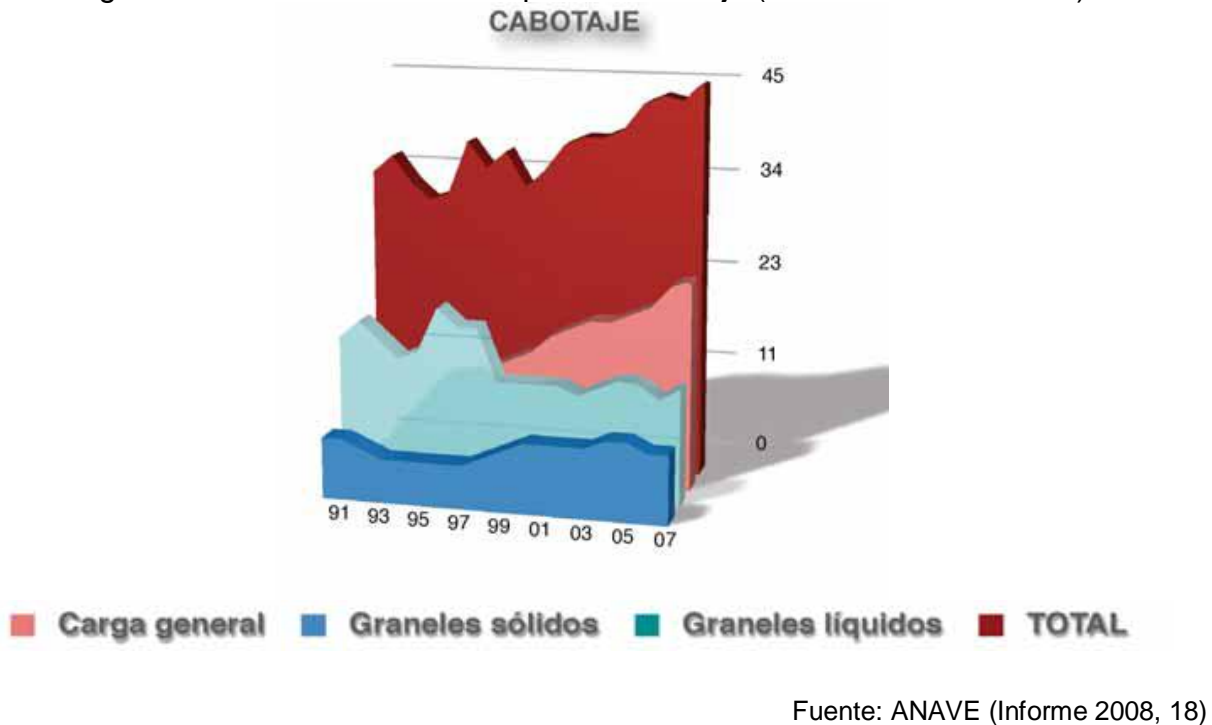


Figura 5: Comercio Marítimo Español: Cabotaje (millones de toneladas)



6. Política sectorial nacional.

Los dos grandes proyectos legislativos que afectan al sector naviero en nuestro país son: la modificación de la Ley 48/2003 de Régimen económico de los Puertos, y la ley General de la Navegación Marítima. Pero la actualización de la citada normativa se encuentra, en la actualidad, paralizada en el Congreso de Diputados Español por razones de política interna del país.

Los Presupuestos Generales del Estado para 2008 destinaron una partida de 2.48 millones de euros para compensar parcialmente las inversiones realizadas por las empresas navieras españolas con la implantación del Código Internacional para la Protección de Buques y las Instalaciones Portuarias. De esta forma, el Ministerio de Fomento atendía así la solicitud de la Asociación de Navieros Española (ANAVE) desde el año 2005, para compensar parte del coste de dichas inversiones. Aunque el importe de la financiación facilitada es, ciertamente, insuficiente.

Hemos de destacar también que en julio de 2007 se aprobó en la Secretaría de Estado de Inmigración Española una Resolución por la que se facilitaba la contratación de tripulantes extranjeros no comunitarios en buques españoles. Esta medida era enormemente necesaria a efectos laborales, pues el índice de inmigración que ha tenido nuestro país es muy alto y el sector marítimo precisa de personal especializado.

En noviembre de 2007 se publicó el RD 1516/2007 que aprobaba el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje y líneas de interés público. Las cuales incluye transporte de pasajeros, vehículos en régimen de pasaje y carga rodada entre puertos peninsulares e insulares (Canarias, etc.).

Merece también mención las subvenciones públicas facilitadas a los pasajeros residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Aunque no dichas subvenciones no se pueden asimilar a las que posee en la actualidad el transporte aéreo, se sigue intentando paliar las diferencias entre ambos sectores que perjudican, considerablemente al sector marítimo.

A nivel de *Short Sea Shipping* se están tomando medidas que faciliten el transporte marítimo en el ámbito mediterráneo, en concreto España-Francia-Italia. Estas medidas, de hecho, no distorsionan la libre competencia por el elevado número de servicios ya existentes en la zona.

7. Retos y recomendaciones en la UE para el periodo 2008-2018.

A principios del año 2008 en la Unión Europea llevó a cabo un estudio estratégico de las prioridades para su transporte marítimo. Su objetivo era y es mantener y reforzar la posición global de dicho sector en relación con el total del mercado de la UE, pues actualmente el transporte marítimo supone un 80% de su comercio exterior, más del 40% del comercio internacional intraeuropeo y más de 400 millones de pasajeros/año (ANAVE, n. 483). Al mismo tiempo, hay que tener en cuenta que el transporte marítimo es el único que crece tan rápidamente como el transporte por carretera.

Adicionalmente, el transporte marítimo sigue siendo el más respetuoso con el medio ambiente, pues mientras que entre 1980 y 2008 el transporte por carretera redujo sus emisiones de CO₂ por unidad de transporte (tpm) en un 26%, el transporte marítimo lo hizo en un 70% (ANAVE, n. 480, pp. 13). Recordamos que con anterioridad, en octubre de 2007, la UE adoptó un “Libro Azul” en el que, entre otras medidas, se resaltaba el liderazgo en ventajas medioambientales que presenta su transporte marítimo.

El sector naviero de la UE es claramente líder mundial, pues controla un 41% de la flota mundial por tpm. Las medidas de apoyo al sector tomadas por los Estados miembros han contribuido a mantener parte de dicha flota en registros europeos y a generar puestos de trabajo para marinos europeos. No obstante sigue siendo muy fuerte la competencia por parte de terceros países que poseen apoyos públicos, medidas proteccionistas y gran flexibilidad laboral.

Al ser España un país miembro de la UE, estos retos y recomendaciones nos afectan directamente, por lo que nos parece de interés exponerlos en la presente investigación.

Los retos estratégicos fijados por la UE para el periodo 2009-2018 los podemos resumir en los siguientes siete aspectos:

1.- Un mercado en expansión con una competencia creciente: con la introducción de las bonificaciones en las cargas fiscales de los marinos, se ha demostrado que es posible beneficiarse de la globalización y que los marinos europeos son contratantes atractivos como profesionales internacionales. Sin embargo, existen otros lugares, como Singapur y Dubai que presentan condiciones de negocio mejores.

2.- Evitar el regionalismo y el proteccionismo: para ser competitivos a nivel internacional se necesitan normas globales que permitan asegurar que los buques cumplan las mismas normas, con independencia de la bandera; estas sólo pueden elaborarse a través de organismos como la Organización Marítima Internacional (organismo de las Naciones Unidas especializado en esta materia), Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil, etc. Pues, es evidente, que la adopción de normas locales para proteger el mercado nacional, pueden beneficiar a dicho país a corto plazo, pero le impedirá también beneficiarse de la globalización.

3.- Profesionalidad marítima: dentro del sector marítimo, como en cualquier otro, la ventaja comparativa de los países de la UE es la profesionalidad, más que el número de trabajadores. El reto es conservar y desarrollar el “know-how” marítimo necesario en todo tipo de buque y potenciar el atractivo de las profesiones marinas para los europeos, pues existe una gran escasez de oficiales y subalternos en el sector.

4.- Un transporte de calidad: en la actualidad un “buque mercante registrado en la UE” es sinónimo de transporte marítimo de calidad, altos niveles de seguridad, protección frente a actos ilícitos y protección del medio ambiente. Debemos continuar siéndolo y fijarse objetivos medioambientales aún más exigentes pero compatibles en un mercado internacional.

5.- Asegurar la implementación uniforme de las normas y su aplicación posterior: como sigue habiendo países que no ratifican los convenios internacionales, o lo hacen muy lentamente manteniendo sus normas regionales que distorsionan la competencia. Sería de interés que se acogiesen a la asistencia técnica que ofrece la UE a países en vías de desarrollo para que les preparen para una pronta ratificación de dichos convenios.

6.- Una cadena de distribución flexible: es de interés que las inversiones de mejora en los puertos estén destinadas a la adaptación de los mismos según la demanda.

7.- Desarrollo del Short Sea Shipping (SSS): “El SSS supone ya más del 40% del transporte de carga de la UE. La flota 55000 n/roll off europea es la mayor y más avanzada tecnológicamente del mundo. Sin embargo, el SSS sigue padeciendo prácticas y procedimientos obsoletos. Las tasas portuarias y otros costes de transporte marítimo también puede situarle en desventaja competitiva” (ANAVE, n. 480, pp. 14).

En función de los citados retos, la UE ha fijado las siguientes recomendaciones:

- Evitar medidas sobre abanderamiento o laborales proteccionistas.
- Controlar las consecuencias de la existencia de normas sobre la competencia no uniformes en los diferentes países.
- Consolidar los acuerdos bilaterales comerciales y marítimos con terceros países para que se siga asegurando el libre comercio.
- En relación a las normas internacionales: el transporte marítimo es un negocio global y sólo debería regirse por normas globales, por lo que cualquier nueva norma marítima debería elaborarse en la Organización Marítima Internacional.
- Los estados miembros de la UE deberían cooperar, recurriendo a su capacidad respectiva y a sus contactos con terceros países para lograr la influencia de la OMI en dichos países.

- A efectos de los niveles de calidad, los Estados de bandera deberían observar a los armadores de calidad inferior para que se mantengan las normas de la UE.
- Clarificar las medidas medioambientales para mantener el adecuado nivel de calidad.
- Para garantizar la buena profesionalidad, se debería evitar los requisitos de nacionalidad a los marinos y oficiales de los buques de la UE que operan en tráficos internacionales, pues el objetivo es preservar el “know-how” marítimo europeo.
- Desarrollar programas sobre conocimientos marítimos técnicos y de gestión en distintos centros educativos para la promoción de incorporación de jóvenes en el ámbito de la marina mercante. Y planes de formación para oficiales y subalternos.
- Fomentar el uso SSS. Para lo cual facilitaría el simplificar los trámites administrativos y evitar los costes de intermediación.

Las previsiones de crecimiento de la flota mercante son considerables, pues se calcula que pasará de 1,156 millones de tpm en 2008 a unos 2,100 de tpm en 2018 (ANAVE, n. 483). Ante esto, los retos mencionados son de vital importancia para mantener y crecer en la ventaja competitiva de nuestro transporte marítimo. Perfeccionando, además, que los puertos puedan realizar eficientemente su papel de entrada y salida de mercancías, con desarrollo de nuevas infraestructuras, estudios de instrumentos económicos (como tasas, comercio de emisiones, etc.) que promuevan el desarrollo de SSS.

8. Promover las intermodalidades.

Podemos definir la intermodalidad o el transporte combinado como la capacidad de gestionar un traslado de mercancías utilizando, al menos, dos medios de transporte.

El transporte combinado implica la gestión de las diversas infraestructuras para hacer llegar el pedido en inmejorables condiciones de servicio y precio.

A pesar de que el transporte combinado es uno de los puntos fuertes de la logística del futuro no termina de desarrollarse en el caso de España. En nuestro país el 75% del transporte de mercancías se realiza exclusivamente por carretera. Esto se debe a que cerca del 90% de los recorridos de transporte en España son inferiores a 300 kilómetros y la mayoría de ellos son de carga fraccionada.

En los primeros momentos la intermodalidad más utilizada era el tándem ferrocarril-carretera; sin embargo, factores derivados de la globalización, como la disminución de barreras políticas y comerciales, que permiten a las multinacionales situarse en cualquier lugar del mundo, aprovechando para realizar un trasvase de la producción a países con menores costes laborales o fabriles, permiten atisbar que la intermodalidad del futuro es la marítima-carretera. Con este transporte combinado se aúna la flexibilidad de la carretera con las ventajas de los buques para realizar grandes trayectos de forma barata y ecológica.

El volumen y peso de las mercancías a transferir son elementos fundamentales en la selección de los medios de transporte. Los modos de transporte que tienen una alta capacidad y productividad en las transferencias de mercancías por cada viaje, se ejecutan por vía marítima y ferroviaria, ya que están diseñados para transportar grandes masas y volúmenes por viaje, lo que incide en la disminución de los fletes. En la selección de los medios de transporte se utilizan criterios de escala, sobre todo en los medios marítimos y terrestres, en donde se buscan las toneladas o volúmenes mínimos a transportar por viaje, para que aparezcan las economías de escala. Por todo ello es por lo que el transporte marítimo tiene una gran importancia en la actualidad, donde el 85% del transporte de bienes en el ámbito internacional se ejecuta por vía marítima.

El transporte aéreo no es, en modo alguno, competidor del transporte de mercancías por mar, porque sus costes son mucho más elevados y porque su capacidad de oferta de bodega es muy limitada. Las cargas que puedan permitirse el lujo de pagar el transporte aéreo seguramente son muy pocas y el transporte marítimo nunca podrá

competir con él. Sí que puede competir el transporte marítimo con el aéreo, a veces con ventaja, en el transporte de pasajeros, de la misma forma en que hoy ya lo hace en los servicios con las islas y en los estrechos. El único competidor real de las cadenas multimodales buque-carretera es el puro transporte por carretera, pero su utilización exclusiva a largo plazo generaría desequilibrios en el crecimiento y la competitividad.

Aun reconociendo que la intermodalidad del futuro es la marítima-carretera, también es posible buscar la intermodalidad entre el transporte por mar y por vías férreas, aprovechando las ventajas que supondría una coalición de esfuerzos con el ferrocarril. Esta unión permitiría mejorar la flexibilidad de ambos medios y, en términos globales, mejorar el crecimiento competitivo.

El desarrollo de la intermodalidad mar-ferrocarril está apoyada por la contenedorización. En los últimos años el mundo del transporte en general, y el marítimo en particular, ha sido espectador de la aparición y consolidación del contenedor como un elemento de extraordinaria eficiencia para el tráfico de bienes bajo condiciones de máxima seguridad. La necesidad de espacio, más la necesidad del *just in time*, llevaron a imponer el rápido retiro de los contenedores de importación. En esta situación es posible crear circuitos intermodales, uniendo los puertos con los sistemas ferroviarios, permitiendo el rápido drenaje de contenedores. Esto no descalifica el transporte terrestre, por cuanto su flexibilidad lo hace único, pero una formación ferroviaria retira en minutos el equivalente a muchos camiones, facilitando la liberación de espacios. Así, una alternativa eficaz y eficiente para el flujo ininterrumpido a través de los puertos es la equilibrada composición entre el ferrocarril y el camión, ya que ambos cumplen funciones específicas y complementarias.

El *hándicap* de esta intermodalidad, respecto al transporte por carretera, es fundamentalmente la menor flexibilidad, derivada de la absoluta dependencia de la existencia de un acceso directo ferro-portuario, que muchas veces no está disponible.

Bibliografía:

ANAVE (2008): *Boletín Informativo*, n. 472, Marzo.

ANAVE (2008): *Boletín Informativo*, n. 476, Julio.

ANAVE (2008): *Boletín Informativo*, n. 480, Noviembre.

ANAVE (2009): *Boletín Informativo*, n. 483, Febrero.

ANAVE (2008): *Marina Mercante y Transporte Marítimo 2007-2008*, Informe Julio 2008.

CME: *Nuevo Documento de Presentación del CME-Versión III, Cluster Marítimo Español*, Julio 2008.

ITOPFL: *Data & Statistics*, The International Tanker Owners Pollution Federation Limited,
2009, <http://www.itopf.com/information%2Dservices/data%2Dand%2Dstatistics/statistics/index.html>.

LIBRO AZUL: "The blue Book": An Integrated Maritime Policy for the European Union, Brussels, 10 October 2007.

Polo Sánchez, G.: "El tráfico marítimo, negocio natural en España", *Diario Cinco días*, http://www.cincodias.com/articulo/opinion/trafico-maritimo-negocio-natural-Espana/20080514cdscdiopi_5/cdsopi/, 14/05/2008.

Puertos del Estado (2007): *Anuario Estadístico de Tráfico Portuario 2007*.

Puertos del Estado (2006): *Anuario Estadístico de Tráfico Portuario 2006*.

Sánchez, J. M. (2008): *Estadísticas de tráfico marítimo*, "Índice: Revista de Estadística y Sociedad", n. 41, Noviembre, pp. 19-21.

