



El short sea shipping se postula como actor clave para la recuperación económica

El secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Pedro Saura, ha manifestado la necesidad de invertir en grandes corredores, no solo en términos de infraestructura, sino también en intermodalidad, digitalización, logística y sostenibilidad. “Hay que pasar de la lógica de pensar solo en la infraestructura y hablar más del transporte”, ha asegurado. En este sentido, «el transporte marítimo de corta distancia debe jugar un papel esencial tanto en la recuperación económica como en la transferencia de la economía, hacia una más digital y sostenible, y por consiguiente más competitiva en el medio y largo plazo”, ha añadido con motivo de unas jornadas organizadas por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) y el puerto de Barcelona.

Se trata de una perspectiva compartida por el presidente de Puertos del Estado,

Francisco Toledo. “El short sea shipping es una oportunidad en la medida que se puede recoger gran parte de las emisiones que ahora se emiten por carretera”, ha explicado. En este sentido, ha destacado que “la sostenibilidad ambiental ya no es una opción, sino una necesidad” y ha recordado que, este mismo año, hay comprometidos 32 millones de euros por parte de las autoridades portuarias para avanzar en dicho objetivo. Una iniciativa en la que, según Toledo, «el puerto de Barcelona está en la avanzadilla, impulsando la electrificación de los muelles, la eficiencia energética y un paquete muy importante de la conectividad ferroviaria”.

La presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona, Mercè Conesa, también ha participado en la jornada y, en referencia al impacto de la pandemia, ha avanzado que «en noviembre ya tenemos constatada una tendencia a la recuperación de los tráficos». Asimismo, ha valorado que «el transporte marítimo de corta distancia debe ser uno de los ejes de la recuperación económica”. Para que sea posible, “tenemos que aunar esfuerzos todos priorizando estas rutas, que serán de gran importancia en un futuro muy inmediato”. Ello incluye, tal como ha especificado, tanto conexiones nuevas con Turquía y África, como las que el puerto ya tiene consolidadas.

“Estamos visualizando un momento de recuperación, aunque lenta, y estoy seguro que el transporte marítimo de corta distancia va a cumplir un papel clave”, ha señalado el secretario de Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Isidre Gavín. En relación a ello, ha recordado que durante la pandemia «se ha puesto en valor la cadena de suministro y el short sea durante muchos años ha conseguido crecer sobre bases muy sólidas”.

No obstante, el periodo más duro de la crisis sanitaria también ha conllevado, según ha valorado Pedro Saura, que salgan a relucir «las debilidades de la economía europea», como «el poco peso de la industria en algunas economías» o «la excesiva dependencia de algunos socios comerciales de fuera de Europa”. Según su opinión, “tenemos que apostar por la reindustrialización y por fortalecer

un mercado europeo más intenso, con cadenas de suministro más cortas, invertir en rutas de transporte alternativas y por la eficiencia, competitividad y sostenibilidad del transporte”.

En referencia a ello, el director general de la Marina Mercante, Benito Núñez, ha añadido que “el peso del transporte marítimo y el short sea es muy superior al que se da en otros territorios”. “Desde ahí y desde la necesidad de promoción de medios de transporte lo más respetuosos posibles con el medio ambiente es de donde podemos esperar un short sea en España y en Europa con un futuro esperanzador en el corto y medio plazo”, ha concluido.

EL IMPACTO DE LA PANDEMIA EN LAS NAVIERAS DE SHORT SEA

Dos navieras participantes en la jornada, Grimaldi Lines y Suardiaz, han coincidido al afirmar que lo peor de la pandemia ya ha pasado. “Todavía se da una reducción de los pasajeros, pero tenemos la esperanza de que en los próximos meses veamos una solución a este problema que tan de repente nos ha cogido”, ha valorado el director general de Grimaldi Lines en España, Mario Massarotti. En este sentido, la compañía italiana ha experimentado una caída del 80% en pasajeros en las rutas internacionales. “Este año sufriremos una reducción de la facturación de aproximadamente 500 millones de euros, pero se verá parcialmente compensada por la fuerte reducción de nuestro coste principal, el petróleo, como consecuencia de la pandemia”, ha detallado Massarotti.

Por parte de Suardiaz, el transporte no acompañado, y especialmente la carga industrial, es la que se ha visto más afectada. Especialmente durante el confinamiento, la demanda de este tipo de transporte prácticamente desapareció. “Es un periodo en el que tuvimos que hacer grandes ajustes, reducir e incluso cancelar servicios”, ha reconocido su director comercial, Marcos Duato. No obstante, el servicio con Canarias siempre se mantuvo. Posteriormente, con el desconfinamiento, “hemos ido reanudando los servicios y aumentando las frecuencias hasta conseguir prácticamente volver a la normalidad, cosa que se produjo con bastante celeridad”, ha afirmado.

Asimismo, en el caso de Grimaldi Lines, Massarotti ha manifestado que “las inversiones no han parado” y ha recordado la reciente introducción del buque ‘Eco Valencia’, al que le seguirá en dos meses el ‘Eco Barcelona’, del total de 12 buques nuevos que entrarán en la compañía en los próximos años. Por su parte, en Suardiaz, en este periodo ha abierto un nuevo servicio con el Norte de África, entre Marruecos y el puerto de Barcelona.

Finalmente, en la jornada también ha participado el secretario general de la Asociación Española de Empresas Cargadoras (Transprime), Jordi Espín, que ha explicado el contraste que se ha dado entre el deep sea, con blank sailings o la subida de precios; y el transporte marítimo de corta distancia, donde ha coincidido con Pedro Saura al afirmar que “ha habido una regionalización de los servicios y de la demanda”. A este respecto, ha valorado que “en Europa no ha habido una priorización del short sea shipping para que funcione”. En cambio, ha continuado, “el transporte marítimo de corta distancia en Asia se ha convertido en la base fundamental de comunicación en la regionalización que ha imperado, con un transporte de vecindario territorial”.