PROPUESTA DE UNA LINEA SHORT SEA SEHIPPIN ENTRE BARCELONA Y ROMA.

La base del estudio realizado se centra en el concepto de autopistas del mar definiéndolas según cita la normativa comunitaria, como el movimiento de mercancías y pasajeros, por mar, entre puertos situados en territorio de la Unión Europea, o entre esos puertos, y puertos situados en países no europeos, con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa.

Una vez que tenemos claro dicho concepto, ampliamos nuestro campo de visión y nos planeamos el por qué de las autopistas del mar, y como pueden ayudar al desarrollo económico de Europa, y por supuesto como puede ayudar a nuestros puertos en su crecimiento y expansión hacia una mercado mucho mas global y modernizado, además una vez realizada la investigación, nos podemos dar cuenta fácilmente de que la propuesta de autopistas del mar ayuda a conectar nuestros hinterland con los del resto del Europa, por lo que a palabras mayores contribuye al crecimiento económico del país.

El siguiente punto a tener en cuenta sería un análisis DAFO acerca del tema, es decir, un estudio de las fortalezas y debilidades que puede tener el proyecto, para ello hemos recopilado una serie de ventajas e inconvenientes desarrolladas en el trabajo, como pueden ser:

La reducción de emisiones de CO2 a la atmósfera, la menor saturación de las infraestructuras, o por otro lado Mayor complejidad y costes en la puesta en marcha de una línea de Transporte Marítimo de Corta Distancia.

También hemos desarrollado otros puntos como puede ser el marco legal en el que se encuentra, y las redes transeuropeas del transporte (TEN-T) punto que he querido que quedase reflejado en mi trabajo ya que Se trata de una nueva competencia de la Unión Europea que reúne, en un único ámbito, un conjunto de acciones que hasta entonces se desarrollaban en el marco de otras políticas de la Unión.

Hemos hablado sobre los regímenes aduaneros en el transporte de corta distancia, dado que los buques deben cumplir una serie de trámites administrativos exigidos por un amplio catálogo de disposiciones comunitarias e internacionales que abarca normas sobre aduanas y fiscalidad, controles fronterizos, comercio, estadística, medio ambiente y gestión de los residuos, protección fitosanitaria, veterinaria y sanitaria, transporte y seguridad y protección.

Parte importante del trabajo se centra en el estudio de mercado de las autopistas del mar en España. Describiendo las líneas de servicio que se encuentran funcionando actualmente en nuestro país.

En el Mediterráneo Occidental, y más concretamente entre España, Italia y Francia, existe ya desde hace una década una serie de servicios de transporte marítimo en los que están implicados varios puertos españoles.

También tenemos la línea Barcelona-Génova fundada en 1998 y que en la actualidad tiene una frecuencia de salida diaria, completándola se encuentran también las líneas Barcelona-Civitavecchia y Valencia-Liborno.

Hemos podido comprobar que En el Atlántico el desarrollo de servicios de transporte marítimo de corta distancia es, sin duda alguna, más limitado actualmente que en el Mediterráneo ya que las mas potentes serían la línea entre Santander e Inglaterra y Gijón-Nazaire.

El siguiente punto se centraría en un estudio que expone los criterios de calidad de las Autopistas del Mar referidos a los siguientes tramos o elementos de la cadena de transporte:

- Accesos terrestres a los puertos:

El puerto deberá estar bien comunicado con las redes de alta capacidad. Es deseable que la conexión entre el puerto y las vías de alta capacidad atraviese lo menos posible los núcleos urbanos y que ofrezca un adecuado nivel de servicio definido por tener una capacidad holgada y por la ausencia de obstáculos a la circulación de camiones. La capacidad de los accesos al puerto estará dimensionada en función del tráfico que vayan a soportar. Para asegurar la continuidad en las condiciones de los accesos, deberá existir un plan de mantenimiento que indique las acciones a realizar y su periodicidad.

- Viales internos del puerto:

el pavimento de los viales terrestres que comunican la entrada del puerto con la terminal deberá cumplir la Norma 6.1-IC “Secciones de Firme”, de la Instrucción de Carreteras, que establece las características de las capas que deben formar el pavimento de los viales en función del tráfico que deban soportar. El pavimento no deberá tener escalones, saltos, pendientes pronunciadas, desniveles cortos, giros pronunciados, etc. La anchura mínima de los carriles y el número de carriles por sentido, serán función de las dimensiones de los vehículos y de la intensidad de tráfico soportada. Deberá existir un plan de mantenimiento que indique las acciones a realizar y su periodicidad.

- La terminal “ro-ro”:

El pavimento de las terminales deberá cumplir las Recomendaciones para Obras Marítimas (ROM), denominada ROM 4.1.94 Proyecto y Construcción de Pavimentos Portuarios, que establecen las características de las capas que deben formar el pavimento de las zonas portuarias en función del uso y de las cargas máximas que tengan que soportar. No deberán existir diferencias de niveles pronunciados, ni drenajes que permitan la evacuación de agua. Deberá existir un plan de mantenimiento que indique las acciones a realizar y la periodicidad de las mismas.

En lo relativo al diseño funcional, la terminal debe especializarse al “ro-ro” al máximo posible, como criterio no excluyente y deberá estar ubicada adyacente o muy próxima al muelle.

Además, deberá estar adecuadamente ordenada, diferenciando las áreas de espera y pre-embarque y las zonas de circulación interiores. Los espacios de aparcamiento estarán adecuadamente señalizados para poder ser identificados y deberán tener las dimensiones adecuadas para los vehículos evitando el contacto entre ellos. Los viales de conducción entre los espacios de aparcamiento tendrán dimensiones suficientes para permitir la entrada y salida de vehículos sin que se puedan ocasionar daños a los mismos y deberán

indicar claramente la forma de circulación. Por su parte, la circulación en el interior de la terminal deberá estar regulada mediante señalización horizontal o vertical. El diseño de los flujos deberá permitir la máxima agilidad en los movimientos.

Además, debe disponerse de un área próxima de servicios auxiliares a los vehículos.

- Las rampas “ro-ro”:

La anchura y carrera o longitud de las rampas serán adecuadas a la carga rodada. La manga de la rampa deberá permitir, al menos, el cruce de dos vehículos cargados en sentidos contrarios. Para el cálculo de la carga máxima que va a soportar la rampa, se tendrá en cuenta el peso de la rampa del buque si la hubiera. El ángulo de incidencia (grado de inclinación de la rampa) dependerá del tipo de vehículos, del tipo de buque y de las infraestructuras portuarias, pero como máximo será de 10°. El pavimento de la rampa debe ser antideslizante.

Deberá existir un plan de mantenimiento que indique acciones a realizar y periodicidad de las mismas.

La situación de la rampa respecto a los viales por donde vayan a circular los vehículos a la entrada/salida del buque, deberá evitar la necesidad de efectuar giros pronunciados que puedan ralentizar el tráfico.

- Operaciones de carga, estiba y trincado:

Los puertos de un servicio de transporte marítimo de corta distancia deberán estar operativos el mayor número de horas al año.

Por su parte, los accesos marítimos al puerto y a la terminal, deberán cumplir las Recomendaciones para Obras Marítimas (ROM), 3.1.99 Canales de acceso y Áreas de Flotación.

- Entrada y salida del buque:

Los puertos de un servicio de transporte marítimo de corta distancia deberán estar operativos el mayor número de horas al año.

Por su parte, los accesos marítimos al puerto y a la terminal, deberán cumplir las Recomendaciones para Obras Marítimas (ROM), 3.1.99 Canales de acceso y Áreas de Flotación

- Estancia del buque en puerto:

Operativa: el atraque deberá estar operativo de manera casi permanente, a pesar de las condiciones climatológicas y estará disponible en el horario fijado para el servicio de transporte marítimo. El puerto deberá contar con un apropiado sistema de señalización marítima.

Servicios al buque: se debe garantizar la suficiente aptitud, continuidad, regularidad y ausencia de tiempos de espera en la prestación de los servicios de practicaje, remolque y amarre y recogida de residuos, manteniendo o mejorando en su caso los posibles estándares establecidos en los Manuales de Servicio y dando prioridad a los buques para el acceso a los servicios. Estas mismas condiciones se deben garantizar para otros servicios al buque, tales como suministro de combustible, agua, etc.

- El buque:

En el ámbito de la corta distancia es frecuente encontrar modelos de buques “ro-ro” o “ro-pax”, destinados a transportar solamente carga o buques de pasajeros con capacidad para albergar vehículos de carretera. Entre los buques “ro-ro” cabe distinguir los “puros” destinados a la carga y descarga rodada solamente de camiones y semirremolques y algunos modelos mixtos que combinan la técnica de transferencia “ro-ro” con la tradicional “lo-lo”, pasando a denominarse “ro-lo”. Esta combinación mixta se emplea tanto para carga general sin contenerizar como para el transporte de contenedores (“con-ro”). Por su parte, los buques mixtos de pasaje y carga ofrecen una amplia gama de posibilidades dependiendo del tipo de buque de pasaje del que se deriva su adaptación a la carga y se denominan en general “ro-pax”.

el punto que precede al cierre del trabajo es para mi el más interesante en cuanto a investigación, me refiero al caso práctico el cual resumiré a continuación.

Me propuse hacer una comparativa entre el transporte puro por carretera, y el short sea shipping, pudiendo demostrar con datos reales, que La alternativa del short sea shipping, permite optimizar la relación distancia-coste.

El caso que presentamos es, el transporte de una carga no refrigerada y no peligrosa entre España e Italia. El origen sería en un hinterland situado a 680 km de Barcelona y el destino en almacén final Roma.

Y con el que pudimos demostrar que existe un ahorro tanto en coste como en tiempo utilizando la alternativa de las autopistas del mar.

Y por supuesto las conclusiones finales de mi trabajo que serían las siguientes: la alternativa del short sea shipping.

Los elementos de juego que entran dentro del estudio que he realizado serían :

- Horario de los buques
- Regulación de los tiempos de descanso
- Restricciones a la circulación
- Horarios de almacenes y cargadores
- Diferencial de distancias, e imputación de costes
- Planteamiento logístico
- Beneficios en cuanto a costes externos.

A lo largo de mi proyecto y tras las investigaciones realizadas, he podido descubrir que el short sea shipping va mucho mas allá de lo que se refiere meramente al barco, puesto que aún una gran variedad de modalidades para que toda la cadena de transporte sea rentable, la estrategia a seguir para que sea posible el futuro del short sea shipping serían:

- Más y mejor planificación del transporte
- Mix de soluciones (modos y proveedores)
- Equilibrio en el uso de los diferentes modos
- Más y mejor cooperación entre puertos
- Promover un transporte marítimo sin barreras en Europa

La alternativa del short sea shipping, permite optimizar la relación distancia-coste.

El elemento de competitividad es el diferencial de distancia entre la cadena de carretera y la del short sea shipping.

La velocidad del buque óptima para los trayectos del short sea shipping es de 21 nudos aproximadamente.

Se deben aprovechar las sinergias que ofrece el transporte intermodal, es absolutamente imprescindible disponer de una plataforma en destino que sirva de almacén regulador y distribuidor de carga.

Por ello en mi opinión, se debería fomentar el uso del short sea shipping para fomentar el comercio entre países de la unión europea.

Y por último me gustaría resumir en una frase la conclusión final a la que he llegado con la realización de mi trabajo:

“ podemos definir el short sea shipping como el camino mas corto para llegar más lejos”

PAMELA GARCIA MENENDEZ
10.903.545G