

Propuesta de síntesis sobre el transporte marítimo

Gracias a su situación periférica, próxima a las principales rutas marítimas mundiales, las regiones integrantes de la RTA comparten una posición geoestratégica privilegiada desde un punto de vista marítimo, particularmente de cara al comercio internacional. Se benefician de una red diversificada de puertos, en su mayor parte de medio y pequeño tamaño.

En el curso de los últimos años han tenido lugar importantes transformaciones con una especial incidencia en el desarrollo de los puertos y en la evolución del tráfico marítimo. La crisis financiera internacional, la aparición de nuevas oportunidades para el transporte marítimo, así como la definición de nuevas prioridades europeas a medio y largo determinan el actual contexto.

Después de un período de constante crecimiento del tráfico marítimo, la crisis económica ha provocado un retraimiento importante de los flujos de mercancía. A pesar de esta disminución del tráfico portuario, los datos estructurales en los que se basa su expansión mantienen su vigencia y se ven a día de hoy reforzados por distintas circunstancias. Por un lado, el fuerte crecimiento económico observado en China y en los países del sudeste asiático, unido a la ampliación del Canal de Panamá, permiten fortalecer el transporte marítimo de larga distancia, a condición de que los puertos dispongan de un calado superior a catorce metros. En paralelo, el transporte de corta distancia « Short Sea Shipping », podría ofrecer nuevas oportunidades a las regiones atlánticas, teniendo en cuenta que el tráfico marítimo del Canal de la Mancha y de las grandes terminales de contenedores europeos del Mar del Norte alcanza su límite de saturación.

Estas favorables perspectivas que se presentan para el transporte marítimo atlántico y las condiciones para su desarrollo son consideradas, al menos parcialmente, por la Unión Europea a través de la estrategia « Europa 2020 » y de los diferentes textos relativos a la estrategia marítima para la región atlántica, en el Libro blanco del transporte y en el Reglamento sobre las orientaciones de la Unión Europea para el desarrollo de la RTE-T.

La RTA desea recordar que el transporte marítimo constituye y constituirá en el futuro un elemento fundamental para la prosperidad económica y social de Europa. Representa un instrumento esencial de desarrollo para las regiones atlánticas así como para su apertura internacional (por la intensificación de las relaciones con los países de América y de África). Facilita asimismo la implantación de actividades productivas y constituye un factor de desarrollo socioeconómico tanto para las zonas portuarias como para su « hinterland ».

La gestión del espacio marítimo debe ser entendida de una manera integrada y compartida. Los mapas de la red básica transeuropea de transporte, proyectada para el año 2030 (Red de transporte europeo), transmiten motivos de gran preocupación para aquellas regiones cada vez más alejadas de los principales corredores de tráfico. Las plataformas portuarias, cualquiera que sea su inclusión, en la red central o global, contribuyen a la ordenación del territorio y al desarrollo económico de su zona de influencia, en tanto que objetivos fijados por el Libro Blanco del Transporte, además de reforzar el proceso de integración europea.

Al objeto de impulsar el desarrollo del transporte marítimo, parece esencial que la Estrategia Atlántica contribuya a promover el desarrollo de las redes ferroviarias de calidad, de las redes fluviales y de las plataformas logísticas multimodales en torno a los principales puertos marítimos.

Las conexiones terrestres de los puertos atlánticos, fundamentalmente las conexiones ferroviarias, permitirán un despacho rápido y ágil



de las mercancías entre los puertos y los centros de producción, distribución y almacenaje de cargas, así como la ampliación de sus zonas de influencia. Debería iniciarse pues la puesta en marcha de corredores multimodales de mercancías.

La ordenación de las zonas portuarias, a medio y largo plazo, es requisito necesario para la promoción del transporte marítimo así como para el desarrollo de actividades económicas que demandan un emplazamiento en puerto o en zona costera. El valor y la escasez de espacios disponibles en dichas zonas exigen tomar medidas para dinamizar las plataformas logísticas así como favorecer la venta de terrenos industriales y comerciales para la implantación de empresas creadoras de riqueza y empleo en el « hinterland » portuario. Los espacios portuarios deben ser reservados a las actividades realmente necesitadas de un acceso directo al mar.

Puertos y tráfico portuario

La importancia para los objetivos estratégicos de la UE y el impacto socioeconómico que puedan tener para las regiones atlánticas, exige prestar particular atención al Plan de acción para la promoción del transporte marítimo de corta distancia, del cabotaje, de las líneas marítimas “feeder” y a la necesidad de impulsar las autopistas del mar en el Atlántico. Este imperativo constituye uno de los principales argumentos en favor de una macrorregión atlántica. No obstante, previamente deberán superarse algunas dificultades administrativas y políticas que aún hoy frenan o impiden, la puesta en marcha de nuevas rutas marítimas.

La investigación marina representa igualmente una actividad muy importante para la estrategia de la macrorregión. En este ámbito, las regiones del arco atlántico cuentan con una gran ventaja debido a la situación geográfica de sus principales centros de investigación. La investigación centrada en el transporte marítimo debe convertirse en un eje prioritario, ya que debería contribuir a reducir costes así como la huella ecológica en las regiones atlánticas, posibilitando trayectos más rápidos y seguros y el desarrollo de nuevas oportunidades para la construcción naval. La colaboración y el trabajo en red permitirá a los proyectos acceder a la financiación en el próximo programa Horizon 2020

La macrorregión atlántica puede jugar un importante papel en tareas de coordinación de grandes infraestructuras y vías marítimas, así como en el control y seguimiento de los trabajos de puesta en marcha para atender los objetivos de interés general fijados en este ámbito, en orden a un “crecimiento inteligente, duradero e integrador”.