

Un nuevo reto atlántico

El cabotaje y las autopistas del mar

Ramón Talín Vidal*

Galicia, con sus 1.700 km de costas y su situación en el extremo noroccidental de España, y a través del Ente Autónomo Portos de Galicia, está participando en proyectos europeos para el estudio y desarrollo del cabotaje y de las autopistas del mar.

Palabras clave: tráfico de cabotaje, desarrollo sostenible, transporte marítimo.

Clasificación JEL: R10, L92.

1. Introducción

La Xunta de Galicia a través de la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes y, en particular, por el Ente Público *Portos de Galicia*, tiene entre sus objetivos prioritarios conseguir el máximo aprovechamiento de las infraestructuras disponibles y el crecimiento de la actividad comercial en sus puertos, incluyendo, en lo que fuera necesario, el aumento de las mencionadas infraestructuras al objeto de conseguir el mejor servicio posible y ponerlo a disposición de su tejido empresarial. Por otra parte, los modernos buques y sistemas de navegación pueden potenciar todavía más el transporte marítimo. Galicia y las denominadas regiones atlánticas están ante un nuevo reto: el cabotaje y las autopistas del mar.

La situación geográfica de Galicia, con sus 1.700 kilómetros de costas y competencias exclusivas en 122 puertos de la Comunidad, exceptuando los calificados de interés general, su especial forma y la

capilaridad de sus infraestructuras, desde y hacia la costa, con variedad de puertos y localizaciones, conforman un sistema que facilita el servicio a las distintas actividades industriales y comerciales localizadas en su *hinterland*, y que es integrable en las redes de transporte en Europa, con la potenciación del *Short Sea Shipping* y las Autopistas del Mar.

Portos de Galicia está apostando por los acuerdos tomados por la UE y recogidos tanto en el primer Libro Blanco Europeo del Transporte de 1991, en el que se exponían las medidas para potenciar el cabotaje (*Short Sea Shipping*, SSS), como en el segundo Libro Blanco Europeo del Transporte de 2001, en el que se establece el escenario de las Autopistas del Mar (*Motorway of the Sea*, MOS), participando en estos momentos en sendos proyectos europeos, el ATMOS y PLACA, ambos para el estudio y desarrollo del SSS y de las MOS.

Hay que destacar que al tratarse el transporte de una materia que exige una visión geográfica global, la dimensión transnacional cobra un sentido especial-



GALICIA

* Ex-Director de Operaciones de *Portos de Galicia*.

mente importante y no podría acometerse, con posibilidad de éxito, la puesta en marcha del SSS y de las ATMOS sin la participación de instituciones públicas y privadas.

2. Antecedentes

La directrices de la política europea, en lo que a normativa y recomendaciones sobre transporte se refiere, viene recogida en los siguientes textos:

- 1957 Tratado de Roma
- 1991 1^{er} Libro Blanco Europeo del Transporte 1991-2000
- 1992 Tratado de Maastrich
- 1995 *1st European Common Transport Policy 1995-2000*
- 1996 Red Transeuropea del Transporte 1995-2010
- 1999 Tratado de Ámsterdam
- 2000 *2nd European Common Transport Policy 2000-2005*
- 2001 2^o Libro Blanco Europeo del Transporte 2001-2010
- 2002 2^a Red Transeuropea del Transporte 2005-2015

Como consecuencia de ello se elaboraron una serie de proyectos de investigación que, entre otros, son los siguientes:

- Programa COST
- Programa MARCO de I+D
- Programa GMES
- Programa MARCO POLO 1
- Programa MARCO POLO 2

Estos programas dan paso a otros sobre infraestructuras, basados en las investigaciones anteriores y que son:

- TEN-1 Plan de Red Transeuropea del Transporte 1995-2010
- TEN-2 Plan de Red Transeuropea del Transporte 2007-2013
- Programa TEMPO 2000-2006 (TEN-1)
- Programa Autopistas del Mar 2007-2013 (TEN-2)

- Fondo FEDER 2000-2006: Programa INTERREG 3

- Fondos Convergencia y Competitividad 2007-2013

Por todo ello, la Comisión Europea se fijó diversos objetivos en materia de transporte y energía, entre los cuales figura en lugar destacado el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia (SSS), entre los países miembros. Ahora bien, este tipo de transporte no puede entenderse como una problemática aislada sino que debe contemplarse desde una perspectiva que integre, de forma circular y complementaria, las redes transeuropeas de transporte, los nudos principales de intercambio y las Autopistas del Mar (MOS).

En este sentido, y dado que los resultados obtenidos en los últimos años, desde el punto de vista de la nueva creación de líneas SSS no fueron suficientes, la Comisión potenció la promoción de nuevas fórmulas y ayudas que aseguren mejores resultados prácticos en esta materia. En esta línea de trabajo, la Comisión, dio a conocer nuevas directrices sobre ayudas estatales al transporte marítimo, entre las que se encuentran los programas Interreg.

El objetivo principal de los programas Interreg es el de incrementar la cohesión económica y social en la Unión Europea mediante la promoción de la cooperación transfronteriza, transnacional e interregional, así como el desarrollo equilibrado del territorio.

En la actualidad, y como fase previa a la adopción de medidas definitivas que favorezcan el crecimiento efectivo de dicho modo de transporte en el ámbito de cada uno de los socios, están en marcha proyectos que van dirigidos a conocer los problemas reales del transporte, tanto del SSS como de las MOS, en el ámbito de cada uno de los socios y de sus áreas de influencia.



GALICIA

Así mismo, estos proyectos analizarán la sensibilidad real de los cargadores y receptores, y los flujos de mercancías entre los socios comunitarios (cualquiera que sea el modo de transporte) en función de las diferentes variables (costo, tiempo, regularidad, seguridad) de manera que las ofertas de servicios de transporte marítimo se diseñen en su caso para una mayor captación de cargas.

Por otra parte, estos proyectos también contemplan la recogida, agrupamiento y ordenamiento de la información y estudios existentes sobre proyectos de diseño y puesta en marcha de líneas de transporte SSS y a su complementariedad con nudos MOS, sobre infraestructuras disponibles y sobre la tipología de las unidades de transporte utilizadas en cada caso.

Estos proyectos recogerán también las limitaciones y necesidades reales para la puesta en marcha de líneas SSS por parte de las empresas transportistas, navieras y armadores en las distintas áreas de cobertura del proyecto, y se empleará además la utilización de nuevas tecnologías para crear una aplicación que facilite la información a los potenciales clientes relativos a rutas, costes y alternativas entre otras variables.

Con estas actuaciones se pretenden varios objetivos como son, la potenciación entre los organismos y asociaciones empresariales de la utilización de este modo de transporte, la divulgación de los beneficios directos e indirectos del transporte marítimo; el desarrollo de proyectos pilotos y el impulso de la puesta en marcha efectiva de las líneas de navegación de corta distancia (SSS).

Con la realización de los estudios pertinentes se espera la mejora del conocimiento y posibilidades del transporte marítimo entre la comunidad de empresarios y cargadores, y el incremento del flujo de transporte marítimo y la mejora

de la capacidad de los miembros de la comunidad para absorber los citados flujos en el ámbito de los socios ofreciendo mayores oportunidades de creación de líneas SSS complementarias con las de las autopistas del mar.

3. Objetivos del SSS y de las MOS

Los objetivos principales del SSS y de las MOS, son los siguientes:

- Reducir la congestión del tráfico por carretera y la contaminación que genera.
- Reducir el riesgo en las rutas.
- Avanzar en los cumplimientos del Protocolo de Kyoto.
- Aumentar la eficiencia de nuestros recursos energéticos.
- Mejorar el nivel de vida.

Con estos objetivos se intenta contribuir, directa o indirectamente, a las siguientes políticas que se detallan a continuación:

3.1. *Desarrollo sostenible de las regiones participantes*

El transporte constituye al mismo tiempo un sector estratégico para el desarrollo económico, la articulación territorial y la calidad de vida de la población.

En este sentido los proyectos responden a los principios de la planificación integrada del transporte con el desarrollo territorial, encaminada a favorecer una demanda de movilidad más equilibrada, en sus aspectos espaciales y modales, con los siguientes elementos: aprovechar la contribución de la tecnología y el sistema I+D+i a una movilidad y transporte más sostenible; fomentar políticas incentivadoras del uso de transporte de menor consumo de energía; incentivar e impulsar modelos y medidas de transporte menos contaminantes que reflejen los cos-



GALICIA

tes ambientales reales; fomentar la intermodalidad, y la gestión más eficiente de las infraestructuras actuales.

3.2. Igualdad de oportunidades

Las estadísticas laborales tanto nacionales como europeas muestran cómo el sector del transporte ha estado tradicionalmente reservado a los hombres, menos del 2 por 100 del personal prestatario de servicios de transporte son mujeres.

No obstante, en el caso concreto del transporte marítimo, la presencia de mujeres presenta un porcentaje algo superior respecto al transporte terrestre o ferroviario, principalmente en las labores propias de la gestión, dirección y administración. En cualquier caso sigue tratándose de un sector necesitado de ajustes en este sentido.

Conscientes de esta realidad, y siguiendo las recomendaciones de la Comisión en su comunicado de 21 de febrero de 1996, «Integrar la igualdad de oportunidades entre las mujeres y los hombres en el conjunto de las políticas y acciones comunitarias», el proyecto añadirá en todos sus análisis del sector una perspectiva de género y tratará de concienciar al empresario sobre la necesidad de fomentar la incorporación de mujeres, especialmente en aquellas categorías profesionales en las que están sub-representadas.

3.3. Medio ambiente

Teniendo en cuenta que una de las prioridades de la Unión Europea es la potenciación de los transportes compatibles con el medio ambiente, según se desprende del contenido de numerosas Comunicaciones de la Comisión, no cabe duda de que el transporte marítimo, medio que consume menos energía, cons-

tituye una alternativa real no contaminante al transporte por carretera.

La eficiencia energética del transporte marítimo es la más alta entre todos los modos de transporte, por lo tanto, un trasvase modal de cara al transporte marítimo de corta distancia constituiría un importante elemento de la estrategia comunitaria para cumplir sus obligaciones derivadas del protocolo de Kioto.

Así pues, siendo coherentes con las políticas comunitarias en materia de medioambiente, el transporte marítimo de corta distancia (SSS), puede ayudar a reducir el crecimiento del transporte por carretera, reequilibrar la distribución entre modos de transporte, evitar puntos de congestión y contribuir, en definitiva, al desarrollo sostenible y el aumento de seguridad.

En este apartado tenemos que destacar las decisiones tomadas por Alemania de implantar desde este año un nuevo peaje para el transporte de mercancías por carretera, basándose en la necesidad de la mejora ambiental. Esta decisión también será adoptada por Francia y otros países europeos, inclusive España.

También se están sumando a esta medida Ayuntamientos como el de París, que seguramente será seguido por otros ayuntamientos de grandes ciudades.

3.4. Política de empleo

El transporte marítimo de corta distancia es un sector en crecimiento continuo desde el punto de vista del empleo, y el único medio de transporte que ha demostrado poder adaptarse al incremento del transporte por carretera. Representa un 41 por 100 de todas las toneladas/kilómetro de Europa, mientras que la cuota del transporte por carretera es del 43 por 100. El índice de crecimiento del trans-



GALICIA

porte marítimo aumentó hasta un 38 por 100 en la década de los 90.

Estas cifras avalan el significativo impacto del transporte marítimo en términos económicos y de empleo, especialmente en las Pymes del sector, espina dorsal de la economía europea, posicionándose como uno de los sectores de crecimiento estratégico para Europa.

La mejora del conocimiento y posibilidades del transporte marítimo entre la comunidad de empresarios y cargadores en el ámbito de intervención fomentará sin duda su utilización y en consecuencia la generación de más empleos.

Respecto a la calidad y seguridad de los empleos, no conviene olvidar, por otra parte, que esta modalidad de transporte

presenta una tasa de siniestralidad mucho menor que el transporte por carretera.

3.5. Aumento de la seguridad

Con la utilización del transporte marítimo, se pretende también alcanzar una mayor seguridad y reducción de los accidentes en las carreteras, ya que el 96 por 100 de las víctimas de accidentes de transporte se producen en accidentes de carretera. En consecuencia, se podrá mejorar la calidad de vida (con la descongestión de las vías públicas) y la mejora de las comunicaciones entre los Estados miembros y, en especial, con las regiones periféricas de la Unión Europea, que reforzará su cohesión.



GALICIA

ORDEN DE SUSCRIPCION

Sí, deseo suscribirme a las publicaciones que detallo a continuación de acuerdo con las tarifas siguientes:

	ESPAÑA	EXTRANJERO
	1 año	1 año
<input type="checkbox"/> Boletín Económico de ICE (39 números/año)	<input type="checkbox"/> 81,10 €	<input type="checkbox"/> 106,20 €
<input type="checkbox"/> Información Comercial Española. Revista de Economía (8 números/año)	<input type="checkbox"/> 62,50 €	<input type="checkbox"/> 74,90 €
<i>Suscripción a las dos publicaciones, descuento del 15 por 100</i>		
Total		

DATOS PERSONALES

Nombre y apellidos

Empresa

Domicilio

D.P. Población

N.I.F. Teléf.

Fax

Firma

FORMAS DE PAGO

- Cheque adjunto a nombre del Centro de Publicaciones del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio n.º Entidad
- Transferencia

ORDEN DE PEDIDO

Sí, deseo suscribirme a las publicaciones que detallo a continuación de acuerdo con las tarifas siguientes:

Título	Importe
Total	

Ejemplar suelto: Boletín: 4,70 €
Revista: 12,40 €

Extranjero: precio del ejemplar, más 1,5 € de gastos de envío.

DATOS PERSONALES

Nombre y apellidos

Empresa

Domicilio

D.P. Población

N.I.F. Teléf.

Fax

Firma

FORMAS DE PAGO

- Cheque adjunto a nombre del Centro de Publicaciones del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio n.º Entidad
- Transferencia