

GALICIA Y LAS AUTOPISTAS MARÍTIMAS

Fernando González Laxe.

Director del Instituto Universitario Estudios Marítimos. Universidade da Coruña.

El transporte marítimo es un medio de transporte muy competitivo, poco consumidor de espacio y escasamente exigente en infraestructuras. Las exigencias en materia de seguridad y de desarrollo sostenible abogan por sustituir el transporte por carretera (altamente contaminante y consumidor de espacio) por otras modalidades que sean capaces de descongestionar las redes terrestres y que, a la vez, sirvan para potenciar el desarrollo de las periferias.

Hasta el momento la concepción del transporte marítimo estaba supeditada esencialmente a la capacidad que tuviera una infraestructura portuaria para albergar a una embarcación. Hoy, la concepción portuaria se nutre de la capacidad que se posee para proporcionar una oferta competitiva (en costes y en puntualidad), unos servicios especializados (en información, calidad y seguridad), y en la posibilidad de interconectar con otros medios de transporte, cuestiones que suponen incorporar valor a los productos que son objeto de transporte.

En el marco actual de las orientaciones del transporte europeo, los técnicos y los dirigentes públicos han acordado que las políticas de redes trans-europeas debieran basarse en el fomento del transporte marítimo de corta distancia (short sea shipping) y desarrollando el concepto de autopista marítima. Se trata, pues, de proporcionar un nuevo mecanismo de apoyo a la intermodalidad, creando nuevos servicios transnacionales marítimos regulares de transportes de mercancías como alternativa complementaria a los flujos de cargas por carretera.

¿Que se busca con las autopistas marítimas?. En primer lugar, asegurar la interconexión entre regiones; evitar los cuellos de botella en los desplazamientos de cargas y garantizar la accesibilidad de la Unión Europea y de los mercados mundiales. En segundo lugar, lograr una alta tasa de reemplazo a las autopistas terrestres para evitar la saturación de estas últimas y para permitir el acceso a países separados dentro de la propia UE.

No obstante estas tesis pudieran encontrar ciertas oposiciones. Una de ellas es la posible distorsión de la competencia, otra la relacionada con la selección de los puertos que conforman la ruta de la autovía marítima, pues supone subrayar una marginación para los no- incluidos en las vías marítimas de los ejes trans-europeos. Y un tercer aspecto es el debate en torno a los mecanismos de concesión de los servicios de las infraestructuras y servicios, así como la supresión de las ayudas públicas.

Lo principal radica, a mi juicio, en un aspecto relevante. Como arbitrar la selección de los puertos que deben formar parte de las autopistas marítimas. Varias preguntas se nos antojan. ¿cómo realizar la selección y como proceder a la elección?. Existe una tesis mantenida por un senador francés, Richemont, que aboga por la creación de líneas de interés general al objeto de “prolongar el territorio en el mar”. De esta forma, el buque se asimila a una infraestructura y podría percibir una subvención y ayuda oficial pública. Bajo este esquema, sería el Estado quien adoptara las decisiones en materia organizativa y las normas de actuación de acuerdo con los operadores, transportistas y entes territoriales. Es evidente que siguiendo esta tesis, la elección de puertos se

adoptaría por “decisión política” aunque se dispusiera de una serie de criterios básicos sobre los que proceder a una ordenación.

Otra tesis es la definida por los operadores que marcan, a través de su experiencia en los tráficos de mercancías, las rutas, las frecuencias y, en consecuencia, la selección de los puertos; atendiendo, por tanto, a su rentabilidad económica y a su posicionamiento en el mercado internacional.

Que podemos proponer desde Galicia. Por razones geográficas, económicas y políticas debiéramos apostar por la creación de líneas directas con otras ciudades europeas. Establecer, por tanto, una “autopista marítima” con sentido comercial, que trabaje con buques rápidos, que reagrupen a un almacén urbano y económico semejante al nuestro y, sobre todo, que sea complementario para garantizar la integración producta y de servicios.

El último aspecto sobre el que debiéramos insistir radica en las prestaciones logísticas que deben incorporar los “puertos del nuevo milenio” al objeto de afrontar una adecuación al desarrollo de las redes trans-europeas y una estimulación de los actores de la cadena logística. Es decir, la solución estará condicionada a la capacidad en proporcionar de manera inmediata una oferta competitiva dentro de una política de ordenación más amplia.