



CRPM CPMR

CONFÉRENCE DES RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES MARITIMES D'EUROPE
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin 35700 RENNES - F
Tel. : + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax : + 33 (0)2 99 35 09 19
e.mail : secretariat@crpm.org - web : www.crpm.org

Seminario "Mejorar la accesibilidad marítima de las Regiones: un reto para Europa"
15 de abril de 2011 - Gijón (Asturias, España)

DECLARACIÓN

EL FUTURO DE LOS TRANSPORTES MARÍTIMOS DE CARA A 2020
LAS REGIONES MARÍTIMAS EUROPEAS PIDEN UN AMBICIOSO PAQUETE
MARÍTIMO Y PORTUARIO
(15/4/2011)

Reunidas el 15 de abril de 2011 en Gijón con los representantes de las instituciones europeas y los profesionales del transporte marítimo, las Regiones de la CRPM desean contribuir a la preparación de las propuestas legislativas para al periodo posterior a 2013

El 28 de marzo de 2011, la Comisión Europea ha publicado un Libro Blanco prospectivo sobre el futuro de la política europea de transportes. La declaración de Gijón presenta una serie de opciones destinadas al mismo tiempo a dar cuerpo a ciertas propuestas del Libro Blanco y a poner de relieve los ámbitos donde la acción de la Unión Europea debe ser más ambiciosa.

1. Si la UE quiere a la vez desarrollar la movilidad de bienes y personas y reducir la huella de carbono de los transportes, es imprescindible desarrollar el transporte marítimo.
2. El Libro Blanco reconoce la necesidad de reducir la congestión (§ 11) y de hacer el sistema de transporte más sostenible (§ 13), pero no parece ser consciente de los esfuerzos que deben llevarse a cabo para conseguirlo realizando el necesario y masivo traslado modal de la carretera hacia el mar. Los objetivos específicos enunciados son insuficientes en el ámbito de los servicios de transporte marítimo y en el de las inversiones a apoyar, principalmente las portuarias.
3. Es preciso, desde luego, suprimir las barreras administrativas y aduaneras que siguen penalizando el transporte marítimo intra-europeo con respecto al transporte por carretera (§ 19), y el concepto de "cinturón azul" es pertinente. Pero es preciso, ante todo, prever los incentivos necesarios para minimizar los riesgos financieros de los actores del sector: autoridades portuarias, armadores, empresas de carga, organizadores de transporte y los otros transportistas (por carretera, principalmente).
4. Según el Libro Blanco, la infraestructura determina la movilidad (§ 10). La forma que adopte la red portuaria "básica" europea es pues un reto crucial. Los mapas presentados en Gijón demuestran claramente que los criterios puramente estadísticos y aritméticos de elección de los puertos prioritarios previstos actualmente arrinconarían tramos enteros del litoral. La CRPM recuerda que los puertos no tienen solamente una función logística; también son elementos fundamentales para el desarrollo regional. La infraestructura genera desarrollo. Es preciso pues desarrollar un armazón portuario europeo equilibrado, "policéntrico", donde cada una de las fachadas marítimas sea puesta en valor. Dicho armazón permitirá desarrollar el tráfico marítimo intra-europeo a corta y media distancia, y la financiación europea que se le destine no podrá concentrarse únicamente en los puertos que intervienen sobre todo en el tráfico internacional. Como menciona con toda razón el Libro Blanco (punto 27), "en las costas, son necesarios más puntos (y más eficientes) de entrada en los mercados europeos, que eviten el tráfico que atraviesa Europa sin necesidad". Limitarse a los puertos ya pujantes equivaldría al aletargamiento de los territorios periféricos.

5 Se invita a la Unión Europea a buscar una coherencia entre los corredores multimodales de la futura red central y los de la red portuaria central, para procurar que los territorios marítimos estén plenamente integrados en la red central

6 Pedimos pues a la Comisión Europea que realice todas las consultas necesarias antes de integrar un mapa de los puertos prioritarios en las futuras directrices de la RTE-T. Las consultas no pueden limitarse a negociaciones bilaterales con cada uno de los Estados miembros. Una verdadera red portuaria europea no debe ser ni una suma de redes nacionales ni una colección de puntos de salida o llegada de una serie de corredores multimodales transnacionales que constituyan el apartado “terrestre” de la RTE-T. Organizadas por cuencas marítimas, las Regiones europeas deben ser consultadas para enriquecer estas reflexiones; su papel es legítimo porque, al igual que las Ciudades, tienen una participación creciente en la financiación de las infraestructuras portuarias y de las conexiones con los hinterland.

7 En el punto § 24, el Libro Blanco considera que para las distancias inferiores a 300 km el transporte marítimo difícilmente puede competir con el transporte por carretera. ¿Pero no podrían considerarse el cabotaje a corta y muy corta distancia y el transporte fluvio-marítimo como opciones válidas para esquivar un macizo montañoso, una conurbación, para atravesar un fiordo o un estuario? Ahora que la Comisión Europea está buscando pistas de “crecimiento azul”, el desarrollo de este tipo de transporte puede conducir a apoyar el sector de la construcción naval.

8 El Libro Blanco precisa que “las Autopistas del Mar (ADM) serán la dimensión marítima de la red básica” de la RTE-T. Desde su “invención” en el Libro Blanco de 2001, la definición de las ADM conserva un carácter impreciso y fluctuante. La cuestión clave es la siguiente: ¿qué dispositivo global comunitario puede apoyar el lanzamiento de nuevas líneas marítimas cuando el mercado por sí solo –debido a la insuficiencia del volumen transportado- no basta para alcanzar la rentabilidad? Existe un paquete coherente de medidas europeas que pueden ponerse en marcha relativas a la regulación de las ayudas públicas y a una evolución del programa Marco Polo: estudio de un Ecobonus europeo, poner más énfasis en la reducción del riesgo que asumen los armadores en la fase de puesta en servicio... En este contexto, habría que conceder un “trato” específico a las Regiones Ultraperiféricas e insulares.

9 La confirmación de que una ADM pueda ser reconocida como Servicio de Interés Económico General permitiría a los poderes públicos (locales, regionales, nacionales) asumir su parte en la financiación de servicios que entran claramente en el ámbito de la ordenación del territorio europeo. Así, las autopistas marítimas franco--españolas demuestran la implicación necesaria de los Estados desde que se trata de crear una oferta pública perenne de transporte (asimilable a una infraestructura) para rodear un macizo montañoso

10 La mejora de la accesibilidad de las regiones incluso por vía marítima no significa “por arte de magia” la desaparición completa de la huella medioambiental de las comunicaciones de estas Regiones. Deberá fomentarse la evolución tecnológica relativa a los motores y carburantes en el marco del crecimiento azul. Deben continuar los esfuerzos para reducir el contenido en azufre de los carburantes, en cumplimiento del anexo VI del convenio MARPOL de la OMI, pero la Unión Europea debe hacer todo lo posible para procurar compensar los sobrecostes ocasionados por esta normativa para los armadores que trabajan en el Báltico, el Canal de la Mancha y el Mar del Norte.

11 Las Regiones marítimas y sus socios profesionales estarán atentos a la evolución próxima de los instrumentos a favor de los servicios de transporte marítimos y multimodales y desean un prolongamiento y una ampliación del Programa Marco Polo, después de 2013

12 El encuentro de Gijón ha demostrado un alto nivel de convergencia de puntos de vista entre una gran variedad de actores del transporte marítimo, procedentes de diferentes cuencas marítimas europeas. La CRPM se propone seguir animando una reflexión colectiva sobre estos temas. Esta agrupación de actores, a la vez “think tank y lobby” permitirá proponer a las instituciones europeas ideas que ya hayan sido consensuadas entre profesionales del transporte y actores territoriales. Habrá que programar otros encuentros...