

¿Qué son las Autopistas del Mar?

Hace ya 14 años que surge en la Unión Europea el concepto de Autopistas del Mar, como parte de su política de transportes tendente a fomentar el uso de modos de transporte más sostenibles y asumibles a nivel europeo. Aparece por vez primera en el Libro Blanco del Transporte 2001 “**La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad**”.

En abril de 2004 las AdM pasaron a formar parte de la RTE-T, como actuación prioritaria nº 21. Esto supuso un hito al incluir por vez primera una infraestructura no física (los servicios marítimos) en una red infraestructural.

¿Por qué la UE fomenta las Autopistas del Mar?

Los efectos positivos de la caída de fronteras en 1992 añadidos a la **total liberalización del sector del transporte de mercancías por carretera** en la UE, superaron con creces las previsiones más optimistas en cuanto a la reducción de costes de transporte producidos, de tal modo que supuso un cambio drástico de las estructuras logísticas y productivas de las empresas. Como consecuencia de todo ello, la movilidad de las mercancías, y especialmente su movilidad por carretera, experimentó un incremento espectacular.

Las Autopistas del Mar se configuran como la alternativa idónea para compensar el peso excesivo del transporte por carretera en la distribución modal del transporte intraeuropeo. Se conciben, a semejanza de las Autopistas de carretera, como conexiones rápidas, seguras, fiables, frecuentes, de alta calidad y capacidad, y excelente conexión con las redes transeuropeas de transporte.

El objetivo es “subir” los camiones a los buques para evitar miles de kilómetros sobre la red de carreteras. De este modo se ahorrarían emisiones contaminantes, congestiones de tráfico, accidentes...los llamados “costes externos”

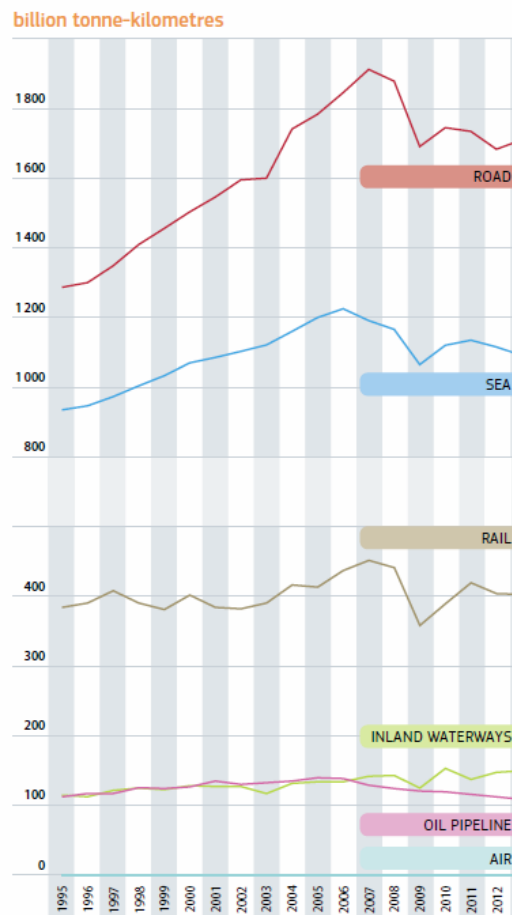
¿Cómo promueve la UE las Autopistas del Mar?

A lo largo de esta década y media, los esfuerzos de la UE, y también de los Estados, se han redoblado en distintas direcciones con el fin de **conseguir una mayor cuota modal del marítimo frente a la carretera**, y absorber una parte importante del crecimiento de la movilidad de las mercancías. Dos programas europeos: el **programa Marco Polo** (2003-2006, 2007-2013), y el **programa TEN-T**, han dedicado fondos a apoyar el desarrollo de las Autopistas del Mar. En España, gracias al programa **Marco Polo** se han puesto en servicio 4 Autopistas del Mar:

- Bilbao-Zeebrugge, en 2007. Fue cancelada en diciembre de 2014



EU-28 Performance by Mode for Freight Transport – 1995–2013



- Gijón – Saint Nazaire, en 2010. Fue suspendida en septiembre de 2014
- Bilbao /Santander – Portsmouth, en 2010
- Vigo – Saint Nazaire, en 2015

Las ayudas del **programa TEN-T** podían solicitarse para infraestructuras e instalaciones portuarias tales como rampas Ro-Ro, accesos viarios y/o ferroviarios, infraestructura de suministro de GNL, etc., relacionados con un enlace marítimo existente (AdM) para mejorar su prestación. El programa TEN-T no se ha utilizado para la creación de nuevos servicios de AdM.

El nuevo instrumento europeo para la financiación de las infraestructuras de transporte para el período 2014-2020 es el **CEF (Connecting Europe Facility)**, sucesor del Programa de las RTE-T. Las autopistas del mar (AdM), son una de las prioridades del programa CEF, cuyo objetivo es promover enlaces marítimos verdes, viables, atractivos y eficientes, integrados en la cadena de transporte.

Adicionalmente, algunos Estados han dedicado fondos a apoyar el desarrollo de las Autopista del Mar. Por ejemplo, **España y Francia, 30 millones de euros cada uno para dos Autopistas del Mar en la fachada atlántica** uniendo sus puertos. En el caso de **Italia, implantó el denominado Ecobono**, otorgando a cada transportista que subiera su camión al buque un porcentaje del flete que abonaba a la naviera.

En **España**, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 2010 contempla específicamente el TMCD otorgándole un tratamiento favorable en las tasas portuarias, así como un tratamiento preferencial en la prestación del servicio de estiba. No obstante, desafortunadamente, estas últimas disposiciones no han sido ni aplicadas ni aprovechadas, persistiendo el problema de la pérdida de competitividad generada por este servicio.

¿Qué son los Shortsea Promotion Centers?

Estos Centros se crean en los países europeos con acceso marítimo, impulsados por la política de transportes de la UE y con el fin de promocionar el transporte marítimo de corta distancia a nivel nacional. Los centros nacionales están integrados en la Red Europea de Short Sea (ESN), que proporciona una herramienta común para el fomento del transporte marítimo de corta distancia en Europa.

España, el país europeo con más kilómetros de costa (con casi 7.900) y con los Pirineos como único paso terrestre de comunicación con el continente, está obligada a asumir protagonismo en el desarrollo de los grandes corredores marítimos que promueve Europa.



La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (**SPC-Spain**) dispone de un **Simulador** online que permite a los transportistas calcular las diferencias de costes y tiempo entre un trayecto por mar y por carretera [ver [aquí](#) el simulador]. Dispone también de un **Observatorio Estadístico** que monitoriza la evolución de la oferta y la demanda de TMCD [ver [aquí](#) el Observatorio].

¿Y qué se ha conseguido?

En términos globales, sin diferenciar por tipo o forma de presentación de las mercancías (graneles, contenedores, ro-ro,...) la cuota modal del marítimo se logra mantener en torno al 32%, al igual que el modo carretera en torno al 48%. No se consigue rebajar la cuota de la carretera, aunque al menos el marítimo no pierde posición.

Entonces,... las medidas son ineficaces o son insuficientes?

Probablemente lo segundo, es decir, **todo lo que se hace es eficaz pero no es suficiente**, hay que hacer más. Y en qué hay que hacer más? Pues, en definitiva, se trata de hacer más competitivo el modo marítimo, el Short Sea Shipping, pues los clientes, quienes compran transporte, lo que buscan es la opción que haga más competitivos sus productos y satisfaga las necesidades de sus clientes. Por eso, la solución no es gravar al modo carretera, el preferido por los usuarios, sino colaborar con él y buscar la complementariedad la llamada “comodalidad”.

El 7 de mayo de 2014, los ministros de transporte de la Unión Europea firmaron la llamada **Declaración de Atenas**, documento en el que se revisa y se proponen medidas concretas respecto a la política de transporte marítimo en la UE hasta 2018, con visión a 2020, y donde se establece que el potencial del TMCD para *“jugar un papel más importante en la UE para **asegurar la accesibilidad necesaria y los flujos comerciales**, incluidos los que unen el continente y las islas, y para transferir el transporte de mercancías de larga distancia de la carretera al mar, y así responder a los desafíos de capacidad, energía y clima.”* no está aun completamente desarrollado debido a obstáculos que lo impiden.

Entre otras medidas pendientes para **salvar dichos obstáculos**, se encuentran:

- Promocionar la competitividad de los puertos marítimos europeos, y la interconexión con los hinterlands
- Reducción de las barreras administrativas y regulatorias para establecer un verdadero Espacio Europeo de Transporte Marítimo sin Barreras
- Facilitar el acceso a la financiación para inversiones tanto en el ámbito portuario como en el naviero, promoviendo la adaptación de los buques a los nuevos requisitos medioambientales y de seguridad, y el despliegue de una infraestructura para el suministro de combustibles alternativos en los puertos de la UE, en particular de gas natural licuado,
- Apoyo económico a la Red Europea de Centros de Promoción del TMCD (ESN),
- Implantación de la ventanilla única, estandarización y armonización de los procedimientos e interoperabilidad de los sistemas dentro de los Estados miembros, así como avances en el llamado “transporte digital”.