

PUERTOS Y TRÁFICO PORTUARIO

Antecedentes:

1. En abril de 2006, la RTA presentó un informe titulado “La intermodalidad en el transporte de mercancías: puertos y hinterland, transporte marítimo incluido el transporte marítimo de corta distancia”¹, donde se planteaba una serie de propuestas para hacer frente a los objetivos de promover la integración de las regiones del área atlántica (relaciones norte-sur), reforzar las conexiones con la Europa continental y apoyar la apertura a las regiones del resto del mundo.
2. En el marco de las consultas públicas de la Comisión Europea sobre una estrategia marítima integrada para la cuenca del océano atlántico, la RTA, tras la reunión de su Comité de Orientaciones en octubre de 2011, ha querido responder favorablemente a la propuesta de contribución de la red en interés de una macrorregión atlántica.
3. Para reforzar esta contribución, se propuso la actualización/revisión del mencionado estudio de 2006, analizar cuales han sido los principales cambios producidos y su impacto en el papel de los puertos y el tráfico marítimo.

Introducción:

4. A lo largo de los últimos años se han producido importantes cambios que tienen especial incidencia y repercusiones en el desarrollo de los puertos y el tráfico marítimo. Entre ellos se pueden destacar dos a nivel global, como son el estallido de la crisis financiera en el segundo semestre de 2007 y los cambios en los buques y la aparición/consolidación de nuevas rutas, y uno a nivel europeo, como es la definición, prioridades y orientaciones estratégicas a medio y largo

¹ http://rta-atn.eu/wp-content/uploads/2011/11/RTA-ATN-Intermodalidad_ES.pdf

plazo tanto para la Unión Europea en su conjunto como para el transporte en particular.

5. Cualquier respuesta inteligente a la cuestión planteada sobre el papel de los puertos y el transporte marítimo de las regiones atlánticas debe estar orientada y encuadrada tanto dentro de las nuevas exigencias del tráfico marítimo como dentro de los tres elementos sobre los que pivota, como veremos posteriormente, las prioridades, objetivos y orientaciones estratégicas: (i) conocimiento, investigación e innovación; (ii) uso responsable y más eficiente de la energía y los recursos naturales; (iii) cohesión territorial y social en Europa. Estos elementos esenciales son indisociables y deberían analizarse de manera conjunta.
6. A pesar de la situación periférica de las regiones que forman parte de la RTA, hay que destacar que estas presentan una posición geoestratégica envidiable desde la óptica del mar, ya que se encuentran muy bien situadas para el transporte marítimo internacional y sus puertos están ligados a rutas marítimas de gran peso mundial.

En este sentido, las regiones periféricas en su conjunto, y los puertos en particular, no deben entenderse únicamente como una plataforma logística necesaria para el desarrollo del centro, sino que son territorios que presentan grandes opciones en actividades vinculadas al mar, las cuales generan gran valor añadido y empleo de calidad, y sus puertos, además de esa función esencial como centros logísticos, se han convertido en verdaderos ejes de actividad, siendo elementos clave en el desarrollo del entorno en el que se encuentran.

Principales cambios registrados:

(a) Crisis económica

7. La crisis económica, que comenzó siendo una crisis financiera, y está provocando una ralentización del crecimiento económico europeo, un descenso de la producción industrial y grandes bolsas de desempleados (crisis social). El futuro crecimiento económico resulta incierto ante la delicada situación del sistema financiero (que no posibilita una correcta fluidez de crédito hacia las

familias y las empresas) y los desequilibrios en las finanzas públicas (déficits presupuestarios persistentes y elevados niveles de deuda).

8. La situación actual ha puesto de relieve que ningún país puede resolver por sí solo los problemas económicos, evidenciando el elevado grado de interdependencia alcanzado. También parece evidente que las acciones y medidas coordinadas entre países y regiones en el seno de la UE pueden ser más efectivas y que esa acción conjunta fortalece la posición europea en el mundo.
9. En relación al impacto de la misma en el tráfico marítimo, después de su acusado impulso experimentado en la época de bonanza económica, la crisis ha provocado un descenso importante del movimiento de mercancías. No obstante, a pesar de esta menor intensidad de tráfico, permanecen los datos estructurales sobre los que se basó la mencionada expansión (incremento del tamaño medio de los buques, aumento de su capacidad, cambios en los medios empleados para el transporte o en los requerimientos de infraestructuras portuarias). Además, se ha puesto de relieve la necesidad de priorizar las inversiones en los puertos, tal y como se refleja en la estrategia europea, por lo que es obligatorio tener presente las características naturales de cada puerto, la actividad y el valor económico de sus tráficos o el hinterland de referencia.

(b) Transporte marítimo

10. Parece claro que el transporte es un elemento fundamental para la prosperidad económica y social en Europa. En buena medida las posibilidades futuras de crecimiento dependen de la existencia de un competitivo mercado interior del transporte, que garantice una eficiente movilidad de las personas y de las mercancías dentro del mercado único europeo y con una red integrada y bien conectada con el resto de las economías del mundo. Al mismo tiempo, sabemos que el actual sistema de transporte no es sostenible, pues depende en exceso de fuentes energéticas que aumentan nuestra dependencia del petróleo, con elevada incidencia en las emisiones de gases de efecto invernadero, con crecientes costes de congestión y efectos externos negativos (ruido, accidentes en carretera, etc.) y evidentes desequilibrios de accesibilidad entre las zonas centrales y periféricas.

11. Es evidente para alcanzar un crecimiento inteligente, sostenible e integrador (prioridades de la estrategia Europa 2020), los puertos y el transporte marítimo en general pueden ayudar claramente para alcanzar los objetivos concretos establecidos. De una forma directa en el objetivo medioambiental (objetivo "20/20/20"), pero también de forma indirecta en los relacionados con el empleo, la investigación e innovación, la formación y la cohesión social y territorial.
12. A la hora de hablar del tráfico marítimo, es necesario diferenciar entre el de larga y corta distancia. En cuanto al primero, cabe destacar que el fuerte crecimiento económico experimentado por China y los países del suroeste asiático ha supuesto un importante fortalecimiento e incremento del transporte marítimo de larga distancia.

Por otro lado, la ampliación del canal de Panamá va a abrir nuevas posibilidades al comercio internacional y al desarrollo de los puertos, lo que les exige la presencia de calados superiores a los 14 metros para poder hacer frente a las necesidades de los nuevos buques.
13. Junto a estas rutas de larga distancia, en el marco europeo hay que destacar la importancia del transporte de corta distancia o Short Sea Shipping. En este contexto, un elemento importante es la aparición del concepto de autopistas del mar (LB de Transporte de la UE, 2002) y que representan "la dimensión marítima de la red transeuropea de transporte"
14. En septiembre de 2007 se puso en marcha la primera autopista del mar en el arco atlántico entre Bilbao y Brujas. En la actualidad, España y Francia tienen aprobadas y adjudicadas dos autopistas del mar, una entre Gijón y Nantes/Saint Nazaire, en funcionamiento desde septiembre de 2010, y otra entre Vigo y Nantes/Saint Nazaire, con extensión hasta Algeciras y Le Havre, que aún no se ha puesto en marcha (con los costes que ello supone para la economía local y su hinterland) pero que se espera que lo haga a lo largo de 2012. En el año 2011 fueron aprobadas las autopistas del mar que unen los puertos de Santander y Bilbao con el puerto inglés de Portsmouth.

(c) Estrategia europea

15. La crisis económica provoca la necesidad de políticas que tengan incidencia inmediata, pero también se hace precisa una visión estratégica de largo plazo,

que promueva el crecimiento en nuestras economías con un elevado nivel de empleo, productividad y cohesión social y territorial. De lo global a lo específico, en el marco de las prioridades y objetivos estratégicos, destacan el documento “Europa 2020”, para el conjunto de la UE, la “Estrategia marítima para la zona del océano Atlántico”, para las regiones atlánticas, y el “Libro Blanco del Transporte” y las Orientaciones de la RTE-T.

En estos planteamientos estratégicos, todos los elementos forman un conjunto donde las partes están interconectadas y son interdependientes. De poco valdría desarrollar acciones concretas en el ámbito portuario si no están insertas de forma armónica con su entorno. Escasa contribución haría una mejora de la conectividad marítima de la fachada atlántica si ésta no se acompaña y coordina con los elementos clave de estas estrategias conjuntas.

16. El marco estratégico global de la UE, recogido en la **Estrategia 2020**², establece en su propio título las tres prioridades: crecimiento inteligente (a través del desarrollo de una economía basada en el conocimiento y la innovación), sostenible (promoción de actividades que utilicen los recursos de forma más eficaz, ecológica y competitiva) e integrador (fomento de una economía con altos niveles de empleo que faciliten la cohesión económica, social y territorial).

Dentro de esta perspectiva de crecimiento, el documento establece un número limitado de objetivos principales, representativos de las prioridades marcadas, basados en información mensurable y que permita reflejar y comparar las diferentes situaciones de los Estados miembros (en lo que a este documento se refiere, cabe destacar los de invertir el 3% del PIB en I+D+i e incrementar la intensidad de su impacto y el de alcanzar el objetivo 20/20/20 en materia de clima y energía). Dada la gran disparidad en los niveles de desarrollo de los distintos países, es necesario adaptar la estrategia a las situaciones particulares de cada uno. Además, los esfuerzos nacionales deberán ser apoyados por una amplia gama de acciones a nivel comunitario canalizadas a través de las denominadas iniciativas emblemáticas³.

² “Europa 2020. Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador”. Comisión Europea, Bruselas, 3.3.2010, COM (2010) 2020.

³ La Comisión ha propuesto 7 iniciativas emblemáticas: “Unión por la innovación”, encaminada a mejorar las condiciones y el acceso a la financiación para la investigación e innovación; “Juventud en movimiento”, para mejorar los resultados educativos y la inserción laboral de la juventud; “Una agenda digital para Europa”, con el fin de desarrollar

17. Dentro de esta estrategia comunitaria global, habría que preguntarse cual es el papel que juegan o podrían jugar las regiones marítimas del arco atlántico, de qué forma podrían colaborar estas regiones a la consecución de los objetivos y prioridades estratégicas establecidas o si el océano atlántico puede ser un elemento decisivo para el futuro de estas regiones. El documento "**Fomento de una estrategia marítima para la zona del Océano atlántico**"⁴, elaborado por la Comisión, es un primer intento de respuestas a dichas preguntas.
18. Con el objetivo de fomentar el crecimiento y el empleo sostenibles, la estrategia marítima agrupa los retos y oportunidades en cinco temas conexos:
 - (i) Aplicación del planteamiento ecosistémico: se trata de gestionar conjuntamente todas las actividades humanas que inciden en el mar para garantizar un ecosistema saludable y productivo
 - (ii) Reducción de la huella de carbono de Europa: con el objetivo general de mitigar el cambio climático y sus incidencias negativas se proponen, entre otras medidas, explorar y fomentar fuentes energéticas vinculadas al mar, potenciar el transporte marítimo como alternativa a la carretera integrándolo en la red de transportes europea, fomentar las autopistas del mar y los corredores multimodales o desarrollar un auténtico espacio europeo de transporte marítimo sin barreras, reduciendo al mínimo las cargas y trámites administrativos para el tráfico de mercancías dentro de la UE;
 - (iii) Explotación sostenible de los recursos naturales del fondo oceánico atlántico;
 - (iv) Reacción ante amenazas y emergencias, con el fin de estar preparados para enfrentar accidentes o desastres naturales o derivados de la actividad humana en el océano;
 - (v) Crecimiento socialmente integrador, intentando garantizar la creación de puestos de trabajo con valor añadido en las zonas costeras.
19. Para la ejecución de la estrategia marítima para la zona del océano atlántico, además de las medidas arbitradas desde las instituciones de la UE, se precisa de un compromiso de los Estados miembros, autoridades regionales y locales,

la implantación de las TIC; "Una Europa que utilice eficazmente los recursos", con la misión de apoyar el cambio hacia una economía más eficiente en el uso de los recursos y menos contaminante; "Una política industrial para la era de la mundialización" con el fin de mejorar el entorno empresarial y apoyar el desarrollo de una base industrial fuerte, sostenible y competitiva; "Agenda de nuevas calificaciones y empleos", para modernizar el mercado y las condiciones laborales; y "Plataforma europea contra la pobreza", con el objeto de garantizar la cohesión social y territorial.

⁴ Comisión Europea, Bruselas, 21.11.2011, COM (2011) 782 final.

de la industria privada y de otros grupos de reflexión. En esta línea se enmarca la creación de un Foro Atlántico al que puedan contribuir las partes interesadas, que desarrollará su actividad durante 2012 y 2013, y en el que se pueden organizar talleres centrados en los desafíos y oportunidades, así como formar grupos de reflexión que puedan proponer maneras de alcanzar los objetivos definidos.

20. La visión del transporte del futuro en Europa y el conjunto de medias clave para alcanzar los objetivos establecidos están plasmados en el **Libro Blanco del Transporte en la UE**⁵. De forma resumida, para conseguir un sistema de transporte competitivo y sostenible, hay que (i) apoyar la movilidad ante las crecientes necesidades de transporte, pero compatibilizándolo con los objetivos medioambientales; (ii) desarrollar una red básica eficiente para el transporte interurbano y multimodal, donde los modos de transporte menos contaminantes (transporte marítimo, fluvial y ferrocarril) sean atractivos para absorber buena parte de los volúmenes de carga que actualmente se mueven por carretera (la descarbonización del transporte); (iii) Establecer condiciones de competencia equitativas para el transporte internacional, sobre todo en el sector marítimo y en el de la aviación; (iv) Promover transportes urbanos y suburbanos menos contaminantes.
21. Con el objetivo de desarrollar esta visión general sobre el transporte en la UE la Comisión presentó una lista de iniciativas previstas organizadas en 4 grandes grupos:
- Iniciativas para alcanzar un Espacio Único Europeo de Transporte que faciliten la movilidad de ciudadanos y mercancías (Espacio Ferroviario Europeo Único, Cielo Único Europeo, Cinturón Azul Marítimo), respetando unas condiciones laborales de calidad, aumentando la seguridad y protección de pasajeros y mercancías y la calidad, accesibilidad y fiabilidad de los servicios de transporte.
 - Iniciativas de innovación tecnológica y comportamiento sostenible. Se trata de favorecer una estrategia europea para la investigación, la innovación y su implantación en el transporte.

⁵ Denominado "Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible", Comisión Europea, Bruselas, 28.3.2011, COM(2011) 144 final.

- Iniciativas para alcanzar una infraestructura moderna con una financiación inteligente. Se define la necesidad de establecer una red básica de corredores para el tráfico de mercancías y viajeros (la Red Transeuropea de Transportes, RTE-T), con conexiones multimodales y prioridad en el acceso a la financiación.
- Iniciativas ligadas a la dimensión exterior del transporte, que faciliten la apertura de mercados de productos, servicios e inversiones en transportes en terceros países.

Esta hoja de ruta para la transformación del sistema de transporte europeo se irá completando con propuestas legislativas diversas y con la combinación de iniciativas en ámbitos variados y distintos niveles.

22. Con el objetivo principal de establecer una RTE-T completa e integrada en el largo plazo (2030/2050), que considere todos los Estados miembros y territorios y que sea una base facilitadora del desarrollo equilibrado de todos los modos de transporte, la Comisión presentó una propuesta de **Reglamento sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la RTE-T**⁶.
23. Esta propuesta no lleva aparejado un instrumento financiero propio, pero en el contexto del Marco Financiero Plurianual 2014-2020⁷, la Comisión tiene previsto el Mecanismo "Conectar Europa" donde se contempla la financiación de infraestructuras prioritarias de transporte, energía y banda ancha digital de la UE. De los 50.000 millones de € previsto por este mecanismo para el período 2014-2020, unos 31.700 serán asignados al transporte. Las orientaciones dadas para la RTE-T establecerán las prioridades para distribuir esta financiación
24. Entre los elementos que propone dicho reglamento se pueden destacar:
 - La RTE-T se desarrollará de forma gradual en base a una estrategia de doble capa superpuesta: una red global, compuesta por las infraestructuras existentes en la actual RTE-T y las ya planificadas (deberá concluirse antes de acabar el año 2050), y una red principal

⁶ Comisión Europea, Bruselas, 19.10.2011, COM(2011) 650 final, 2011/0294 (COD). Estas orientaciones deberán sustituir a la Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (refundición), DO L 204 de 5.8.2010.

⁷ Comisión Europea, Bruselas, 29.6.2011, COM(2011) 500 final: Un presupuesto para Europa 2020.

compuesta por aquellas partes de la red global con mayor importancia estratégica (que se ejecutará de forma prioritaria antes del año 2030).

- Se establece el marco para la determinación de los proyectos de interés común.
 - Las terminales de mercancías, estaciones de pasajeros, puertos y aeropuertos de la red global deberán conectar los distintos modos de transporte para permitir el transporte multimodal.
25. En lo que al tráfico marítimo se refiere, en su sección 4, referida a las infraestructuras de transporte marítimo, se indica aquellos puertos que forman parte de la red global y define los elementos principales que deben componer estas infraestructuras portuarias de la red global:
- El espacio marítimo.
 - Los canales marítimos.
 - Puertos marítimos (incluidas las infraestructuras de transporte dentro de la zona de servicio del puerto).
 - Las ayudas a la navegación.
 - Los accesos terrestres a los puertos.
 - Las autopistas del mar.
 - Los equipos asociados.
 - Los Sistemas de Transporte Inteligente (STI).
26. Los puertos marítimos deben ser puntos de entrada y salida para la infraestructura terrestre definida en la red global de la RTE-T. Para que un puerto pueda ser considerado dentro de esta red global deberá cumplir al menos uno de los siguientes criterios:
- Tener un volumen anual de tráfico de pasajeros superior al 0,1% del total de los puertos marítimos de la Unión (según la media de los tres últimos años disponibles en las estadísticas publicadas por Eurostat).
 - Tener un volumen anual de tráfico de mercancías superior al 0,1% del total de los puertos marítimos de la Unión (según la media de los tres últimos años disponibles en las estadísticas publicadas por Eurostat).
 - Que el puerto se encuentre ubicado en una isla y constituya el único punto de acceso a una región NUTS 3 de la red global.
 - Que el puerto se ubique en una región ultraperiférica o periférica, fuera de un radio de 200 km desde el puerto más cercano de la red global.

27. Dentro de esta sección 4 también se abordan los temas relativos a las Autopistas del Mar, para cuyo desarrollo debe proponerse por al menos dos Estados miembros. Las define como la dimensión marítima de la RTE-T y consisten en rutas marítimas de corta distancia, puertos, infraestructura y equipos marítimos asociados e instalaciones que permitan la realización del transporte entre puertos (incluidas las conexiones con las áreas de influencia) situados en al menos dos Estados miembros. Estas Autopistas del Mar comprenderán:

- Los enlaces marítimos entre los puertos de la red global.
- Las instalaciones portuarias, tecnologías de la información y comunicación asociadas y procedimientos administrativos.
- Las infraestructuras de acceso terrestre y marítimo directo.

28. El mencionado reglamento define los requisitos que deben cumplir las infraestructuras de transporte marítimo. Así, los Estados miembros, operadores portuarios y gestores de infraestructuras garantizarán:

- Que los puertos marítimos estén conectados por líneas de ferrocarril, carreteras y, de ser el caso, vías navegables interiores de la red global (salvo para Malta y Chipre).
- Los puertos marítimos deben ofrecer al menos una terminal abierta a todos los operadores de forma no discriminatoria y debe aplicar tarifas transparentes.
- Los canales marítimos, pasos portuarios y estuarios deben comunicar dos mares, dar acceso desde el mar a puertos marítimos, y corresponder como mínimo a vías navegables interiores de categoría VI.

Los operadores portuarios también deberán garantizar que los puertos dispongan de los equipos necesarios para un comportamiento medioambiental de los buques en los puertos (instalaciones receptoras de desechos y residuos generados por las embarcaciones). Además, los Estados miembros estarán obligados a implantar sistemas de información y gestión del tráfico de buques (VTMIS) de conformidad con la Directiva 2002/59/CE.

29. Para promover proyectos de interés común en relación a las infraestructuras portuarias, los Estados miembros y demás promotores de proyectos prestarán especial atención a los siguientes aspectos:

- Fomento de las autopistas del mar, incluido en transporte marítimo de corta distancia.

- Interconexión de los puertos marítimos con las vías navegables interiores.
- Implantación de los servicios VTMIS y electrónicos marítimos.

Conclusiones:

30. A pesar de la heterogeneidad de las regiones atlánticas, estas presentan el denominador común de que son territorios con un **elevado potencial en todas aquellas actividades o acciones vinculadas al mar**⁸. No deben contemplarse como simples plataformas logísticas, sino como regiones capaces de desarrollar actividades de gran valor añadido y generar empleo de calidades el marco de la Estrategia "Europa 2020. Una Estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador".
31. En lo que al crecimiento inteligente se refiere, hay que destacar en primer lugar el hecho de que si bien las regiones se encuentran alejadas de los principales centros de decisión, desde la óptica del mar presentan una **posición geoestratégica de primera magnitud** al estar delante de las principales rutas del comercio internacional y estando sus puertos ligados a rutas marítimas de gran peso a nivel mundial. Esta situación estratégica privilegiada todavía se podría incrementar si USA y UE, cuyas economías representan en torno a la mitad del PIB mundial y case un tercio de los flujos comerciales, toman la medida anticrisis de eliminar las tasas arancelarias a la importación de sus productos, lo cual se estima que incrementaría el tráfico de mercancía entre Europa y Norteamérica de manera significativa.
32. En segundo lugar, y dado que toda visión global que se haga del papel de los puertos y del transporte marítimo debe tener en cuenta los tres elementos sobre los que pivotan como las prioridades, objetivos y orientaciones estratégicas (conocimiento, investigación e innovación; uso responsable y más eficiente de la energía y los recursos naturales; cohesión territorial y social en Europa), hay que resaltar el papel de la **investigación marina** como un elemento central en la propuesta de la macrorregión atlántica y como factor esencial de futuro de estas regiones. En este punto es obligatorio mencionar el

⁸ Varela Lafuente, M. (coord.), 2010, "Unha estratexia marítima para Galicia". Editorial Galaxia. Este libro es utilizado a lo largo de este informe como base para distintos apartados.

“campus del mar” liderado por la Universidad de Vigo y que en su momento inicial participaban siete universidades de Galicia y Portugal. En la actualidad, este proyecto no sólo es un claro ejemplo de trabajo en red y cooperación entre instituciones de diversos países europeos, sino que también involucra a otros países americanos y africanos.

33. En el ámbito de un crecimiento sostenible, y relacionado con los puntos anteriores, el tratamiento del **espacio marítimo debe ser gestionado de manera integral y compartido**. Las regiones atlánticas, conocedoras de su valor, tienen que colaborar y cooperar en la definición de estrategias ecosistémicas y en el uso compartido de conocimientos e informaciones. Sólo bajo una perspectiva sostenible resulta posible la creación de riqueza económica y empleo⁹.
34. Además del transporte de larga distancia, donde la ampliación del canal de Panamá ofrecerá importantes oportunidades, para la macrorregión atlántica tiene una importancia estratégica la apuesta por las rutas de corta distancia (**cabotaje**). Ello implica, sin duda, una apuesta decidida y efectiva por las **Autopistas del Mar**, de manera que trabas administrativas impidan o retrasen de manera considerable la puesta en marcha de rutas aprobadas y adjudicadas.
35. En cuanto al crecimiento integrador, el área de influencia de los puertos trasciende de las propias regiones marítimas, extendiendo el **hinterland** de los mismos, que varía en función de cada mercancía, al interior. Tal y como se indica en el informe de 2006, éste depende del nivel de actividad económica y de competencia entre los diferentes modos de transporte así como de la **intermodalidad**.
36. Se necesitan adoptar medidas que mejoren la gestión y la eficiencia de nuestros puertos a nivel logístico, con mayor coordinación para complementarse entre si reforzando la competitividad de los mismos en un mundo de gran competencia. Considerando que el terreno marítimo (al borde del mar) es muypreciado y escaso, es sumamente importante impulsar las plataformas logísticas y la venta de suelo industrial y comercial para que se implanten en el hinterland portuario empresas que creen puestos de trabajo y generen riqueza.

⁹ Varela Lafuente, M. (coord.), 2010, “Unha estratexia marítima para Galicia”. Editorial Galaxia

37. Un último aspecto a resaltar en las consideraciones, y teniendo en cuenta los elementos recogidos en los documentos estratégicos presentados en este documento, es que llama poderosamente la atención el hecho de que el puerto de Vigo no haya sido incluido inicialmente como puerto nodal. Son varios los elementos que justifican esta afirmación, entre los que se pueden destacar que:
- a. es cabecera de una autopista del mar
 - b. es referente mundial de la industria pesquera. La pesca congelada, fresca y la conserva de pescado que pasan por el puerto pueden alcanzar un valor industrial superior a los 2.500 millones de euros.
 - c. Las condiciones naturales de la ría, con dos bocas de entrada, hacen que el puerto esté abierto los 365 días del año. Además, en este momento de crisis, evitaría una elevada inversión en diques de abrigo.
 - d. Existe una actividad industrial importante en toda el área de influencia, lo que hace del puerto de Vigo no sólo un punto de entrada sino también de salida de mercancías. En el último año, el valor industrial de las mercancías que salen del puerto de Vigo supera claramente al de las importaciones.

Propuestas

Teniendo en cuenta que el objetivo final de este informe es el de presentar argumentos que contribuyan a la justificación o necesidad de crear una macrorregión atlántica, los socios de la RTA consideran:

38. **El transporte marítimo no es un fin en si mismo, sino una herramienta fundamental para las regiones atlántica.** Este facilita la ubicación de procesos productivos y el desarrollo económico y social no sólo del área portuaria en sentido estricto sino también de las regiones del interior que se encuentran directamente vinculadas con esa actividad portuaria. Para ello es necesario el desarrollo de redes ferroviarias de calidad, fluviales y plataformas logísticas multimodales de los grandes puertos marítimos.
39. Uno de los argumentos centrales para la defensa de una macrorregión atlántica es el de la **importancia e impacto socioeconómico del transporte marítimo de corta distancia y el cabotaje.** Esto supone una

apuesta decidida por la **autopistas del mar**, evitando bloqueos político-administrativos o, como se indicó anteriormente, el retraso de puesta en marcha de rutas ya adjudicadas.

40. A la hora de hablar de cabotaje y autopistas del mar, es importante tener en cuenta que los puertos de la fachada atlántica europea son **puertos de una escala humana y óptima** en términos de gestión y operatividad, y que están adaptados a las necesidades de su entorno y sirven de facilitadores de conexiones y desarrollo de iniciativas empresariales.
41. Un claro ejemplo de esta idea podría ser el puerto de Vigo, ya que se caracteriza, además de sus ya conocidas condiciones naturales, por servir al tejido productivo de su entorno al tener detrás una actividad industrial diversificada, un hinterland que llega incluso al norte de Portugal y CC.AA. españolas del interior, por su condición de puerto de entrada y salida, o ser un referente internacional en pesca para consumo humano.
42. Un segundo elemento sobre el que debe pilotar las actividades de la macrorregión es el de la **investigación marina**, ya que en la fachada atlántica se encuentran los principales centros de investigación marítima, como son, por ejemplo, los del "campus del mar" en Vigo, AZTI en el País Vasco o IFREMER en Bretaña. A la hora de hablar de investigación marina, hay que resaltar, por un lado, que la centrada en el transporte marítimo debe ser un eje prioritario, ya que la definición de rutas inteligentes ayudaría a reducir el impacto medioambiental, costes económicos o definir trayectos más rápidos y seguros. Por otro, hay que insistir en **la importancia de trabajo en red**, y para ello, es fundamental su consideración como línea prioritaria de financiación en el próximo programa marco de investigación.
43. Esta consideración del trabajo en red posibilitaría que la eurorregión atlántica estuviese más cohesionada y donde el transporte marítimo facilitara no sólo un mayor desarrollo socioeconómico en las regiones europeas, sino también una mayor orientación hacia países americanos y africanos.
44. La macrorregión puede jugar un papel relevante en cuanto a la **coordinación** de las grandes infraestructuras y corredores marítimos, así como la encargada **del control y seguimiento** del desarrollo de actividades de interés general para todas las regiones, donde además de los dos elementos mencionados en este punto, se incluya obligatoriamente las cuestiones relacionadas con el medio ambiente.