

Nuevas propuestas para el impulso de las Autopistas del Mar

A pesar de la presión que desde la Comisión Europea se está ejerciendo sobre el sector del transporte marítimo para reducir sus emisiones, con propuestas de medidas de gran impacto económico sin que exista en el mercado una alternativa económicamente viable y comercialmente disponible, lo cierto es que las instituciones europeas siguen reconociendo el importante papel del transporte marítimo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del sector transportes en la UE.

Hace ya unos meses la Comisión dio el visto bueno al programa español de ecoincentivos marítimos (y ferroviarios), que por fin parece que va a comenzar a aplicarse. De hecho, hace pocos días que se ha publicado en el BOE el listado de las seis navieras admitidas como 'entidades colaboradoras', entre las que figuran dos empresas del grupo Suardiáz, noticia de la que nos hacemos eco en este número (ver pág. 11).

El ecoincentivo es una ayuda al transportista por carretera que efectúe parte de un determinado viaje a bordo de un buque y se calcula en función del mérito social y ambiental del trayecto concreto. Varios Estados de la UE cuentan desde hace años con sistemas similares, como Italia, Suecia, Francia o Bélgica.

Sobre la promoción del Transporte Marítimo de Corta distancia (TMCD) y las Autopistas del Mar (AdM), en la sección Tribuna Profesional de este mes incluimos un resumen del informe que el coordinador europeo para las AdM, el Profesor Kurt Bodewig, publicó el pasado mes de julio, en el que incluye su visión del futuro Espacio Marítimo Europeo, que es como la Comisión propone ahora llamar a las AdM.

Además de incidir, una vez más, en la importancia del transporte marítimo para la economía europea y para reducir las emisiones de GEI del sector transportes en su conjunto, el coordinador europeo define los pilares sobre los que se debe construir este Espacio Marítimo Europeo y efectúa nueve recomendaciones para su concreción. Invertir en el desarrollo de nuevos combustibles; desplegar

la infraestructura de suministro; nuevos incentivos para desplazar la demanda al mar; desarrollo de corredores; uso de las nuevas tecnologías para reducir la carga administrativa derivada del paso del buque por el puerto; etc., son algunas de las medidas que el Prof. Bodewig incluye en su informe.

Lo cierto es que más de 30 años después de que la Comisión propusiera claramente la necesidad de promover el TMCD y de aumentar su participación en el sistema de transportes europeo, su cuota sigue siendo situándose por debajo del 30%, mientras que la carretera sigue aglutinando el 50% del total, sin apenas variaciones en estas dos cifras en las últimas décadas.

España debería tomar buena nota de las recomendaciones que el Prof. Bodewig incluye en este informe, para que no nos pase como con la piratería y la posibilidad de embarque de seguridad privada armada a bordo de los buques de pabellón español.

Efectivamente, pocas semanas después de que el RD Ley 14/2022, de 1 de agosto, hiciera posible la aplicación de esta medida de autoprotección para los buques de bandera nacional, tras más de 10 años solicitándola por parte de ANAVE, las principales asociaciones marítimas internacionales han anunciado la eliminación, el próximo 1 de enero de 2023, de la zona de alto riesgo del Índico, por el descenso de la incidencia de ataques piratas y por considerarse el riesgo actualmente bajo control (ver pág. 14 de este número).

Como dijo D. Vicente Boluda en la clausura de la Asamblea de ANAVE el pasado mes de julio, España necesita una política nacional de marina mercante, que incluya no solo el desarrollo de las AdM sino muchas otras medidas que potencien el crecimiento de un sector naviero nacional fuerte y competitivo, permitan anticipar las necesidades del sector y reducir el fuerte déficit de nuestra balanza de fletes marítimos, entre otras cuestiones.

Para todo ello, desde el primer momento pueden contar con ANAVE y todas las empresas navieras españolas.