

# Plan Detallado de Implantación 2022 de las Autopistas del Mar

RESUMEN Y TRADUCCIÓN DE ANAVE DEL RESUMEN EJECUTIVO Y VARIOS FRAGMENTOS DEL PRÓLOGO Y DEL INFORME DE 8 DE JUNIO DE 2022

*En diciembre de 2021, la Comisión Europea presentó su propuesta de modificación del Reglamento 1315/2013 sobre el desarrollo de la Red Transeuropea de Transportes (Trans-European Transport Network - TEN-T). La TEN-T consiste en un conjunto de infraestructuras de transporte planificadas para facilitar la comunicación de personas y mercancías a lo largo de la UE. Su objetivo es estimular la inversión para favorecer la creación de una red integrada que cubra toda la UE e incluya a todos los medios de transporte, reforzando su intermodalidad.*

*Hasta ahora, la vertiente marítima de la TEN-T la han constituido las Autopistas del Mar (AdM). La Comisión propone que las AdM pasen a denominarse Espacio Marítimo Europeo (European Maritime Space, EMS), que abarca los puertos, el transporte marítimo y todos los demás elementos de la infraestructura marítima.*

*El programa de las Autopistas del Mar (AdM), centrado en las conexiones marítimas, la infraestructura portuaria y las inversiones (conexiones con el interior, equipamiento, instalaciones y trámites administrativos pertinentes, etc.) ha desempeñado un papel*

*fundamental en la consecución del Espacio Marítimo Europeo del futuro. Al dar prioridad a la plena integración del transporte marítimo en la cadena logística, el programa AdM ha contribuido a concentrar los flujos de mercancías en las rutas marítimas y a reducir la congestión de las carreteras al tiempo que ha mejorado la conectividad entre los Estados miembros de la UE.*

*También contribuyó a impulsar el comercio y a situar al sector marítimo a la altura de los últimos avances tecnológicos y medioambientales. Durante el periodo 2008-2021, se cofinanciaron 100 proyectos de AdM, con una contribución total de la UE de 716,4 millones de euros (M€).*

*El Coordinador Europeo de las AdM, Kurt Bodewig, ha presentado en julio de 2022 una nueva versión del Plan Detallado de Implantación de las AdM (la anterior databa de 2020), en el que analiza los objetivos y las necesidades de inversión para el EMS en cada región marítima de la UE, según las infraestructuras portuarias disponibles y las mercancías preponderantes en cada puerto.*

**E**n el comercio internacional, ningún sector de transporte es tan importante como el marítimo. Aproximadamente el 80% de todas las mercancías del mundo se transportan por mar, y en términos de toneladas por kilómetro, el transporte marítimo es el modo de transporte más eficiente y rentable.

Además de servir al comercio mundial, el sector del transporte marítimo también constituye una parte importante del sistema de transporte europeo. De hecho, Europa tiene un papel clave en el sector: los buques de propiedad de empresas de la UE representan el 41% de la flota mercante mundial, comercian en cada uno de los océanos y sirven a los mercados de todo el mundo.

Además, con sus 292 puertos, el sistema portuario europeo también se considera fundamental para garantizar flujos comerciales fluidos y eficientes, inclu-

yendo la conexión del continente con las regiones periféricas y las islas. Facilita y redistribuye las mercancías que se transportan por tierra, al tiempo que contribuye a los esfuerzos por reducir los costes externos, medioambientales y sociales, del sector transporte en su conjunto. En 2020, el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) movió el 62% de toda la carga que transita por los puertos de la UE, es decir, 1.700 millones de toneladas (Mt).

Este Plan de Implantación Detallado (PID) pretende continuar con el desarrollo de un TMCD que funcione de forma eficaz

y sostenible en Europa, y sigue los pasos del primer PID, publicado en junio de 2020. Desarrollado en estrecha colaboración con los Estados miembros y las partes interesadas, el objetivo es dar forma al futuro EMS.

El EMS abarca los puertos, los buques y los corredores de la red básica, con el fin de conseguir un transporte de bienes y servicios eficiente y sostenible dentro, desde y hacia Europa. Desde la publicación de la última versión del PID en junio de 2020, importantes acontecimientos mundiales, tales como la pandemia de COVID-19 y la invasión rusa de Ucrania,

han cambiado el mundo de forma significativa. Esto ha influido en el futuro del sector marítimo europeo y se ha añadido un cuarto pilar a la visión del futuro EMS: la resiliencia. La necesidad de un sector marítimo más sólido no es una idea nueva, pero los nuevos retos, como la pandemia de COVID-19, el cambio climático, las tensiones geopolíticas y los posibles problemas provocados por causas externas, han aumentado la necesidad de medidas adicionales de mitigación y adaptación.

Este PID se construye sobre cuatro pilares básicos para lograr un EMS:

**1. Sostenible:** Reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y la contaminación atmosférica, marina y acústica. Por ejemplo, mediante un mayor desarrollo y despliegue de combustibles alternativos y no fósiles, la generalización del suministro de electricidad en los puertos (OPS) o el uso de eoincentivos.

**2. Inteligente:** Mejorando las herramientas digitales y la comunicación en el sector marítimo. Esto incluye el intercambio de datos y las herramientas de gestión del tráfico marítimo.

**3. Sin fisuras:** Mejorando la conectividad con el resto de la TEN-T (en concreto, de los corredores básicos), otros modos de transporte, las regiones periféricas y ultraperiféricas, islas y países europeos vecinos.

**4. Resiliente:** Asegurando que el EMS sea capaz de hacer frente a problemas graves provocados fuera de la UE, como la pandemia del COVID-19, las tensiones geopolíticas o las consecuencias del cambio climático. Esto implica fomentar la digitalización, aumentar las conexiones alternativas de corta distancia, diversificar el uso de la energía y desarrollar todos los componentes de las infraestructuras portuarias para permitir que las conexiones sean resistentes a las interrupciones. La atención debe centrarse en toda la cadena de valor, no solo en los eslabones individuales.

Estos cuatro pilares interrelacionados subrayan lo que necesita el EMS si quiere alcanzar su potencial. En general, encajan en los objetivos del Pacto Verde Europeo y reflejan el papel crucial que desempeña el transporte marítimo en la TEN-T.

También hay que tener en cuenta las particularidades, los retos y las oportunidades regionales. Por eso se ha adoptado

un enfoque por zonas marítimas. En Europa pueden distinguirse seis: el mar Báltico, el mar del Norte, el Océano Atlántico, el mar Mediterráneo occidental y oriental y el mar Negro. Estas regiones marítimas se caracterizan por un intercambio más intenso dentro de ellas que entre las mismas, aunque, por supuesto, están interconectadas entre sí. Además, existen puertos marítimos de la TEN-T en las regiones ultraperiféricas de la UE (por ejemplo, en Azores, Madeira, Islas Canarias, Guadalupe, Martinica, Isla de la Reunión y Guayana Francesa).

Diversas tendencias, impulsadas por objetivos políticos o iniciativas legislativas, así como prácticas derivadas del sector marítimo, afectan al desarrollo del EMS. En primer lugar el crecimiento de la población y los cambios demográficos están modificando la situación económica a nivel

## El coste de la construcción de nuevas instalaciones de suministro de energía eléctrica en los puertos europeos se estima en 5.300 millones de euros

mundial. En segundo lugar, las consecuencias del cambio climático se hacen sentir cada vez más, lo que crea un fuerte impulso al desarrollo de políticas sostenibles para contrarrestar sus efectos. En tercer lugar, en un mundo cada vez más interconectado, asistimos a un aumento en el número de acontecimientos con repercusiones mundiales, como la pandemia del COVID-19, la crisis del *Ever Given* o la invasión rusa de Ucrania. Además, los avances tecnológicos, como la penetración cada vez mayor de la digitalización en todos los aspectos de nuestra vida y el desarrollo de la automatización, son una oportunidad y a la vez un reto para el futuro del sector marítimo. Por último, el aumento de las expectativas de seguridad, la aparición de nuevas rutas marítimas o la mitigación de los riesgos de ciberseguridad, también desempeñan un papel importante.

Sobre la base de estas tendencias,

pero también de los impulsos políticos y legislativos, y de la perspectiva a largo plazo del TMCD europeo como modo de transporte sostenible y sin emisiones de carbono plenamente integrado en la red TENT, se ha detallado en este PID la visión del futuro EMS. Este ejercicio se ejecutó estableciendo en primer lugar lo que se considera un «estado adecuado», es decir, el objetivo teórico de un EMS sin fisuras, inteligente, sostenible y resiliente. Comparando el *statu quo* con estos objetivos, se puede ver en qué punto nos encontramos hoy y la distancia que nos separa de nuestra visión del «estado adecuado».

En el informe se analiza también la inversión necesaria para pasar de la situación actual a un TMCD más eficaz. En la medida en que pueden evaluarse hoy, las necesidades totales de inversión hasta 2050 ascienden a unos 9.500 M€. Los costes de infraestructura de los futuros combustibles alternativos no se han podido cuantificar, ya que aún no está claro qué tipo de combustible liderará la transición hacia un transporte marítimo sin emisiones de carbono. También deberán definirse en futuros estudios las necesidades de inversión para lograr una red de transporte marítimo resiliente.

Además, existe incertidumbre sobre los aumentos de capacidad necesarios en los puertos, terminales y conexiones con el hinterland. Por una parte, el tráfico marítimo se ha mantenido más o menos estable desde hace más de una década, y algunos de los principales segmentos de carga, como los combustibles fósiles, perderán importancia a largo plazo. Por otro lado, deberá analizarse caso a caso si es necesaria la construcción de nuevas terminales más allá de las actualmente previstas, o si basta con aumentar la eficiencia o reconvertir las existentes para asumir un previsible aumento de la demanda. Como orden de magnitud, la necesidad total de inversión relacionada con el aumento de la capacidad se estima en 1.000-1.400 M€.

El coste de la construcción de nuevas instalaciones de suministro de energía eléctrica en los puertos, de acuerdo con los requisitos de la actual propuesta de Reglamento sobre Infraestructuras de Combustibles Alternativos (AFIR) se estima en 5.300 M€. Se necesitan otros 1.400 M€ para alcanzar los objetivos establecidos en relación con las terminales de GNL de la Directiva 2014/94/UE sobre el despliegue de infraestructuras de combustibles alternativos.

La investigación, el desarrollo y la reconversión de la flota de TMCD también necesitarán grandes inversiones, de alrededor de 1.500 M€. Los costes de

**TABLA 1: TRÁFICO DE LOS PUERTOS DE LA TEN-T POR REGIONES MARÍTIMAS, 2020**

Región marítima	TOTAL (Millones de toneladas)				TMCD	
	Puertos corredores básicos	Otros puertos red básica	Resto puertos TEN-T	Total	Mt	Cuota
Mar Báltico	335	9	179	523	441	84%
Mar del Norte	1.126	1	52	1.179	588	50%
Atlántico	219	9	63	292	184	63%
Mediterráneo occidental	502	39	132	673	459	68%
Mediterráneo oriental	236		43	279	207	74%
Mar Negro	57		11	67	52	78%
Regiones ultraperiféricas		26	13	39	23	58%
<b>TOTAL</b>	<b>2.474</b>	<b>84</b>	<b>493</b>	<b>3.052</b>	<b>1.954</b>	<b>62%</b>
<b>TMCD</b>	<b>1.441</b>	<b>62</b>	<b>387</b>	<b>1.889</b>		
<b>CUOTA TMCD</b>	<b>58%</b>	<b>73%</b>	<b>79%</b>	<b>62%</b>		

Fuente: ISL basado en Eurostat, 2021

adaptación de la flota existente son bastante inciertos, ya que dependen de los futuros tipos de combustible. La inversión en I+D también será elevada y es difícil de cuantificar, pero se compartirá con el transporte marítimo global. Por último, la infraestructura digital en Europa necesitará unos 200 M€ para crear o actualizar sus sistemas.

En general, como se ha indicado, podemos esperar que estos cambios requieran aproximadamente 9.500 M€, una cantidad que no puede ser cubierta únicamente por la financiación pública. Será más importante que nunca que las partes interesadas utilicen todos los instrumentos financieros disponibles para el sector marítimo.

Mediante la recogida de información de una amplia gama de fuentes, desde seminarios y conferencias hasta la interacción con los diferentes actores de la cadena logística, las instituciones públicas y las financieras, se ha identificado una amplia gama de instrumentos para satisfacer estas necesidades de inversión. El mecanismo Conectar Europa (*Connecting Europe Facility, CEF*) sigue siendo un instrumento clave en este aspecto, que se complementa con muchos otros instrumentos y programas como Horizonte Europa, *InvestEU*, la Taxonomía de la UE o las iniciativas para un transporte marítimo sostenible.

#### Características del Espacio Marítimo Europeo

En 2019, los 292 puertos marítimos de la TEN-T (red completa) movieron alrededor de 3.300 Mt de carga. En 2020, el tráfico disminuyó a 3.052 Mt. Alrededor de 152 millones de pasajeros embarcaron o desembarcaron en los puertos de la TEN-T en 2020, frente a 302 millones en 2019: una disminución sin precedentes debido a la pandemia de COVID-19. Las cifras

recientes indican que el tráfico marítimo de mercancías volvió a sus niveles anteriores a la pandemia en 2021, mientras que el movimiento de pasajeros sigue sin recuperar sus cifras previas. En Europa se distinguen seis grandes regiones marinas:

- Mar Báltico
- Mar del Norte
- Atlántico
- Mediterráneo occidental
- Mediterráneo oriental
- Mar Negro

El mayor volumen de carga se produce en el mar del Norte, cuyos puertos de la TEN-T movieron 1.200 Mt en 2020, lo que equivale a más de un tercio del tráfico marítimo total de la UE. Le siguen el Mediterráneo occidental (673 Mt) y el mar Báltico (523 Mt). La región atlántica cuenta con 13 puertos de la red básica y tiene una elevada cuota de rutas transoceánicas. En conjunto, los puertos atlánticos de la TEN-T manipularon 292 Mt de mercancías.

El Mediterráneo oriental (279 Mt) y el mar Negro (67 Mt) son las regiones con menores volúmenes absolutos de carga, pero también han sido las de mayor aumento, con un 2,6% y un 3,5% de crecimiento medio anual durante los años prepandémicos 2010-2019, respectivamente. Durante el mismo período, la media de la UE fue del 1,6%.

Por tipos de mercancías, en los puertos de la TEN-T se movieron, en 2019, 1.200 Mt de graneles líquidos (que bajaron a 1.100 Mt en 2020); la mercancía contenerizada sumó 900 Mt en 2019 (800 Mt en 2020); y los graneles sólidos, 700 Mt (2020:

600 Mt). Entre 2010 y 2019, la mercancía general en contenedores y rodada mostró el mayor crecimiento. El movimiento de contenedores creció, de media, un 4,0% anual, y el tráfico ro-ro un 1,9%. Por el contrario, la carga general convencional fue la partida que menos creció (0,5% anual).

El tráfico de pasajeros se concentró principalmente en el Mediterráneo occidental y el mar Báltico (57 y 53 millones de pasajeros en 2020, respectivamente) y en el Mediterráneo oriental (20 millones). En conjunto, los puertos de estas tres regiones marítimas canalizaron el 86% del tráfico total de pasajeros europeos.

En 2020, el TMCD movió el 62% de toda la carga que transita por los puertos de la UE, es decir, 1.700 millones de toneladas (Mt). El TMCD tiene una cuota especialmente alta en el mar Báltico, el mar Negro y el Mediterráneo oriental (ver tabla 1).

#### Características del EMS español

##### Región atlántica

La región atlántica europea incluye Irlanda, Portugal y las costas occidentales de Francia y España. En total, cuenta con trece puertos de la red básica, siendo los mayores en términos de toneladas Sines, Huelva, Bilbao y Dublín. Todos los puertos pueden clasificarse como de tamaño medio en comparación con los principales puertos de la zona norte o del Mediterráneo.

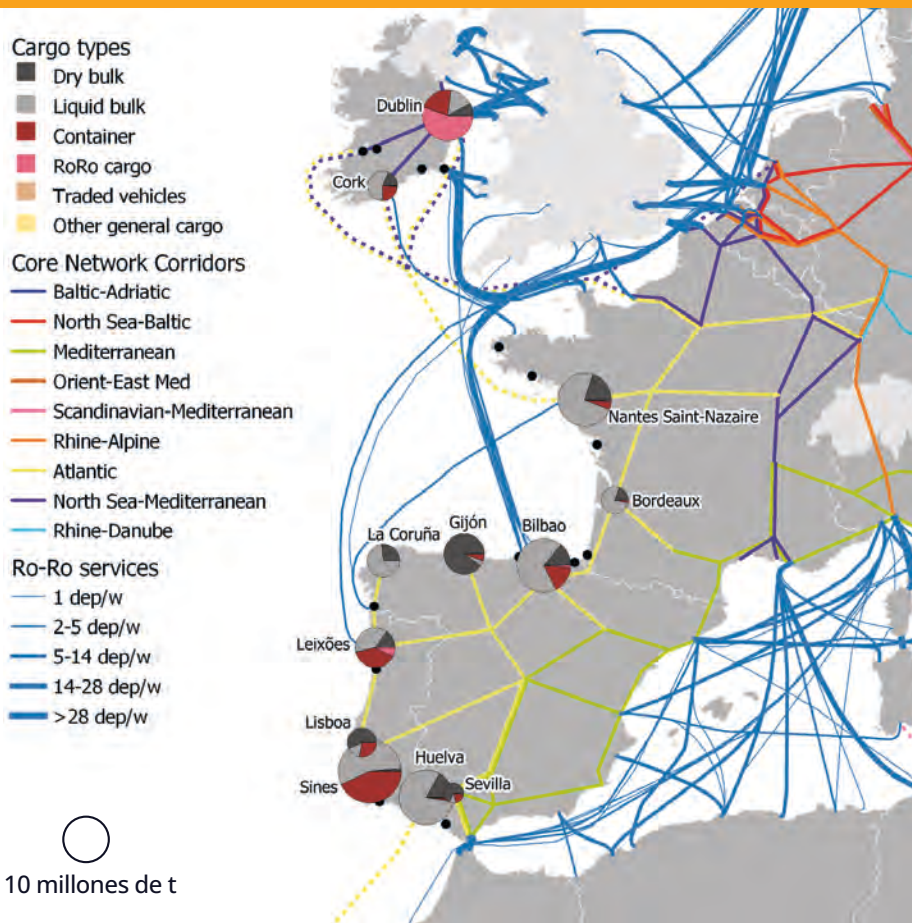
El perfil de la carga es bastante diverso, con un enfoque en los graneles líquidos en Huelva, Nantes-Saint Nazaire, La

TABLA 2: ATLÁNTICO - TRÁFICO DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS EN LOS PUERTOS DE LA TEN-T, 2020

País / Puerto	Graneles sólidos	Graneles líquidos	Contenedores	Carga rodada	Otra mercancía general	Millones toneladas	Crecimiento medio anual (2010-2020)	Millones pasajeros
<b>PORTUGAL</b>	<b>17%</b>	<b>41%</b>	<b>35%</b>	<b>1%</b>	<b>6%</b>	<b>73,6</b>	<b>2,1%</b>	<b>0,0</b>
Lisboa	56%	16%	27%	0%	1%	8,3	-2,7%	0,0
Sines	1%	55%	43%	0%	0%	38,8	4,6%	0,0
Leixoes	14%	36%	36%	7%	6%	15,4	1,3%	0,0
<b>ESPAÑA</b>	<b>35%</b>	<b>47%</b>	<b>8%</b>	<b>2%</b>	<b>8%</b>	<b>118,4</b>	<b>0,2%</b>	<b>0,2</b>
Sevilla	57%	9%	16%	2%	16%	3,9	-0,3%	0,0
Huelva	17%	80%	2%	1%	1%	29,3	2,9%	0,0
La Coruña	24%	68%	0%	0%	8%	10,5	-1,2%	0,0
Gijón	86%	4%	5%	0%	5%	15,9	0,3%	0,0
Bilbao	13%	64%	15%	1%	7%	28,3	-1,3%	0,0
<b>FRANCIA</b>	<b>31%</b>	<b>61%</b>	<b>3%</b>	<b>0%</b>	<b>4%</b>	<b>52,9</b>	<b>-0,8%</b>	<b>0,0</b>
Burdeos	19%	77%	2%	0%	1%	7,1	-1,8%	0,0
Nantes - Saint Nazaire	20%	74%	4%	1%	1%	27,5	-1,0%	0,0
<b>IRLANDA</b>	<b>28%</b>	<b>21%</b>	<b>17%</b>	<b>33%</b>	<b>2%</b>	<b>46,7</b>	<b>1,3%</b>	<b>0,8</b>
Dublín	8%	15%	22%	55%	0%	25,2	2,6%	0,7
Cork	18%	55%	23%	0%	3%	8,6	0,2%	0,0
Shannon-Foynes	86%	11%	0%	0%	3%	9,5	0,3%	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>29%</b>	<b>44%</b>	<b>15%</b>	<b>7%</b>	<b>6%</b>	<b>291,7</b>	<b>0,6%</b>	<b>1,0</b>

Fuente: ISL basado en Eurostat, 2022

FIG.1 // RED BÁSICA DE PUERTOS Y SERVICIOS REGULARES DE RORO EN LA CUENCA ATLÁNTICA, 2020



Coruña y Bilbao; una alta proporción de graneles sólidos en Gijón y Shannon-Foynes; preponderancia de los contenedores en los puertos portugueses y del tráfico ro-ro en Dublín.

En comparación con otras regiones marítimas, el volumen de pasajeros es insignificante, con la excepción del puerto de Dublín (movimiento de pasajeros hacia/desde Gran Bretaña).

*Mediterráneo occidental*

Hay dieciséis puertos de la red básica en el Mediterráneo occidental que en total mueven más de 530 Mt anuales. El resto de puertos de la TEN-T añaden otros 140 Mt. Las diversas conexiones ro-ro en los puertos del Mediterráneo occidental prolongan los corredores norte-sur ferroviarios hasta el norte de África.

El puerto de Algeciras ofrece la distancia marítima más corta y servicios de alta frecuencia hacia y desde Marruecos. Valencia, Barcelona, Marsella y Génova ofrecen numerosos servicios de TMCD a Marruecos, Argelia y Túnez. Malta, el extremo sur del corredor escandinavo-mediterráneo, está conectada con el continente a través de puertos italianos. Además, hay conexiones este-oeste entre Italia y España, una alternativa directa al transporte terrestre.

Tres puertos individuales manipularon más de 50 Mt cada uno en 2020: Algeciras, Marsella y Valencia. La cuota de tráfico de contenedores es mayor que en cualquier otra región, excepto en las regiones ultraperiféricas, alcanzando el 34% de media. Esto se debe en parte a los grandes centros de transbordo (Algeciras, Gioia Tauro y Valencia), pero también a la elevada proporción de contenedores en el

**TABLA 3: MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL - TRÁFICO DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS EN LOS PUERTOS DE LA TEN-T, 2020**

País / puerto	Graneles sólidos	Graneles líquidos	Contenedores	Carga rodada	Otra mercancía general	Millones toneladas	Crecimiento medio anual (2010-2020)	Millones pasajeros
<b>ESPAÑA</b>	<b>11%</b>	<b>33%</b>	<b>46%</b>	<b>5%</b>	<b>4%</b>	<b>298,6</b>	<b>2,7%</b>	<b>7,8</b>
Algeciras	1%	32%	62%	5%	0%	88,4	4,2%	1,5
Cartagena	20%	77%	2%	0%	1%	32,6	5,5%	0,0
Valencia	3%	4%	79%	0%	14%	65,6	2,1%	0,4
Tarragona	25%	67%	1%	0%	7%	26,2	-2,0%	0,0
Barcelona	8%	26%	53%	10%	3%	48,7	3,3%	0,7
<b>FRANCIA</b>	<b>15%</b>	<b>60%</b>	<b>15%</b>	<b>6%</b>	<b>4%</b>	<b>76,4</b>	<b>-1,4%</b>	<b>3,8</b>
Marsella	14%	62%	16%	4%	3%	71,4	-1,4%	0,7
<b>ITALIA</b>	<b>5%</b>	<b>37%</b>	<b>28%</b>	<b>26%</b>	<b>5%</b>	<b>292,0</b>	<b>-0,6%</b>	<b>37,0</b>
Génova	2%	23%	50%	21%	4%	44,1	0,6%	1,4
La Spezia	2%	17%	81%	0%	0%	13,9	-1,5%	0,0
Livorno	2%	15%	35%	40%	8%	30,8	3,1%	1,7
Nápoles	6%	36%	37%	15%	6%	18,0	1,9%	5,3
Gioia Tauro	0%	9%	91%	0%	0%	24,2	-3,7%	0,0
Palermo	1%	17%	2%	75%	5%	9,8	4,3%	1,1
Augusta	4%	95%	0%	0%	1%	22,3	-1,4%	0,0
Cagliari	4%	70%	3%	17%	5%	32,4	-0,1%	0,0
<b>MALTA</b>	<b>61%</b>	<b>13%</b>	<b>14%</b>	<b>8%</b>	<b>5%</b>	<b>5,7</b>	<b>4,3%</b>	<b>8,0</b>
Marsaxlokk	67%	14%	16%	0%	3%	4,9	10,2%	0,0
Valetta	20%	0%	2%	63%	15%	0,7	-8,9%	0,4
<b>TOTAL</b>	<b>9%</b>	<b>38%</b>	<b>34%</b>	<b>14%</b>	<b>4%</b>	<b>672,6</b>	<b>0,7%</b>	<b>56,6</b>

Fuente: ISL basado en Eurostat, 2022

tráfico regional interior. La cuota de graneles sólidos, por el contrario, es la más baja de todas las regiones europeas.

En 2019, 216 millones de pasajeros embarcaron o desembarcaron en los puertos del Mediterráneo occidental, más que en cualquier otra región.

#### Regiones ultraperiféricas

Las regiones ultraperiféricas dependen especialmente del transporte marítimo y de sus puertos. Debido a las largas distancias, los servicios regulares de contenedores son la forma más eficaz de abastecer a estas regiones. El porcentaje de mercancía en contenedores, por tanto, es mayor que en cualquier otra región europea, alcanzando un 44% de media. Salvo en el caso de las Islas Canarias, la mercancía ro-ro no desempeña un papel significativo, excepto para el tráfico interinsular.

El porcentaje de graneles líquidos también es superior a la media, sobre todo por las necesidades de suministro de energía a las islas. Los graneles sólidos, en cambio, sólo suponen el 9% del total, ya que la industria pesada tiene poca relevancia en las regiones ultraperiféricas.

Por el contrario, el tráfico de pasajeros desempeña un papel especial, tanto para conectarlas con el continente más cercano y también para el tráfico interinsular.

Los puertos de la costa atlántica europea desempeñan un papel fundamental en la conexión de las regiones ultraperiféricas (Canarias, Azores, Madeira, Guadalupe y Martinica) con el continente.

**FIG.2 // RED BÁSICA DE PUERTOS Y SERVICIOS REGULARES DE RORO EN LA CUENCA MEDITERRÁNEA, 2020**

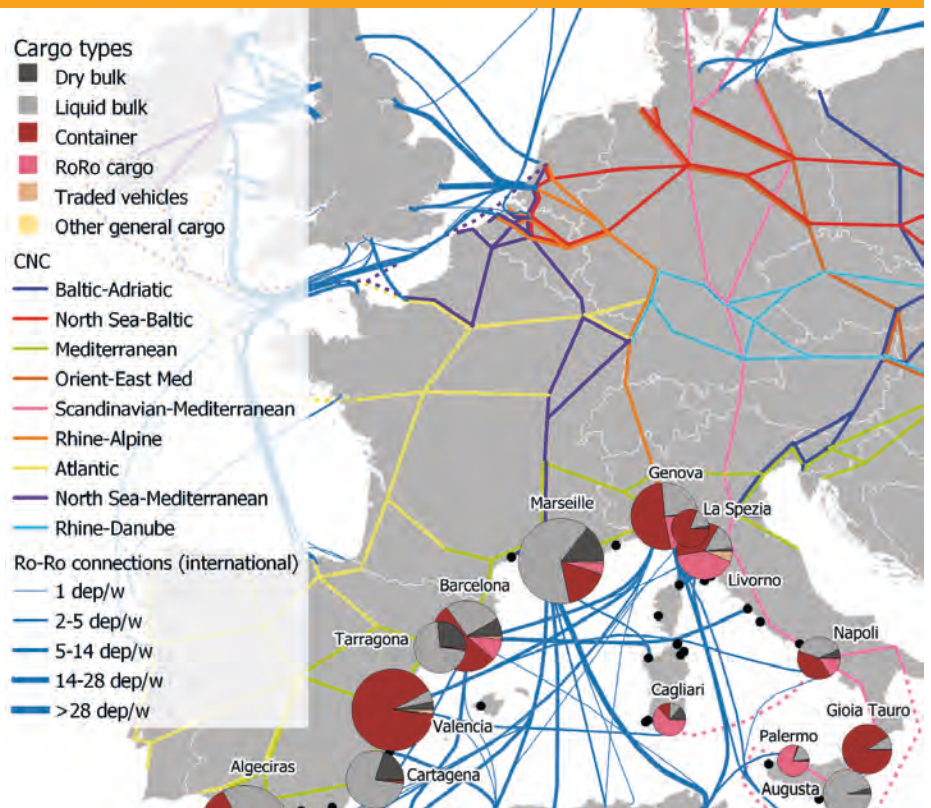


TABLA 4: REGIONES ULTRAPERIFÉRICAS - TRÁFICO DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS EN LOS PUERTOS DE LA TEN-T, 2020

País / puerto	Graneles sólidos	Graneles líquidos	Contenedores	Carga rodada	Otra mercancía general	Millones toneladas	Crecimiento medio anual (2010-2020)	Millones pasajeros
<b>CARIBE / SUDAMÉRICA</b>	<b>22%</b>	<b>27%</b>	<b>34%</b>	<b>12%</b>	<b>5%</b>	<b>5.0</b>		
Guadalupe	37%	11%	14%	26%	11%	1.9	-4,1%	0,0
Martinica	14%	39%	42%	5%	0%	2.3	-2,3%	0,0
Guayana francesa	9%	32%	56%	1%	1%	0.8		
<b>AZORES</b>	<b>27%</b>	<b>20%</b>	<b>52%</b>	<b>0%</b>	<b>2%</b>	<b>1.4</b>	<b>-1,0%</b>	
Ponta Delgada	27%	20%	52%	0%	2%	1.4	-1,0%	
<b>MADEIRA</b>	<b>8%</b>	<b>25%</b>	<b>63%</b>	<b>0%</b>	<b>3%</b>	<b>1.0</b>	<b>-0,8%</b>	
Caníçal	8%	25%	63%	0%	3%	1.0	-0,8%	
<b>ISLAS CANARIAS</b>	<b>3%</b>	<b>41%</b>	<b>41%</b>	<b>14%</b>	<b>1%</b>	<b>26.6</b>	<b>-0,6%</b>	<b>9,8</b>
Las Palmas	2%	41%	48%	9%	1%	18.7	1,1%	2,8
Santa Cruz de Tenerife	5%	41%	27%	25%	1%	8.0	-4,5%	7,0
<b>REUNIÓN</b>	<b>25%</b>	<b>17%</b>	<b>57%</b>	<b>1%</b>	<b>1%</b>	<b>4.7</b>	<b>1,1%</b>	<b>0,0</b>
Puerto de Reunión	25%	17%	57%	1%	1%	4.7	1,1%	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>9%</b>	<b>35%</b>	<b>43%</b>	<b>11%</b>	<b>2%</b>	<b>38.7</b>	<b>-0,8%</b>	

Fuente: ISL basado en Eurostat y puerto de Guyana, 2021

Debido a la larga distancia, en estas regiones el tráfico de contenedores prevalece sobre el resto. En total, hay unas 50 salidas semanales hacia y desde las mismas (suma de contenedor y ro-ro).

**Recomendaciones**

Teniendo en cuenta estos parámetros, el coordinador europeo de las autopistas del mar, presenta las siguientes 9 recomendaciones:

- 1. Ecologizar la flota:** La mayor parte de las emisiones del sector marítimo proceden de los buques. Como tal, es fundamental que invirtamos en proyectos piloto para desarrollar nuevos tipos de sistemas de propulsión y nuevos tipos de buques que puedan lograr emisiones bajas o nulas.
- 2. Desplegar la infraestructura:** De acuerdo con la Directiva sobre infraestructuras de combustibles alternativos (y la propuesta de nuevo Reglamento incluida en el Fit for 55), es crucial proporcionar fondos para desplegar la infraestructura de combustibles alternativos y OPS en todos los puertos europeos de la TEN-T con el fin de permitir el despliegue de buques de bajas o nulas emisiones.
- 3. Ecologizar los puertos:** Si los buques generan la mayor parte de las emisiones (a través de los combustibles que utilizan), los puertos están en la vanguardia del transporte marítimo y son la parte más visible. Deben mejorar su propio rendimiento medioambiental, por

ejemplo, eliminando progresivamente los equipos que utilizan combustibles fósiles y haciendo más ecológicas las terminales, pero también facilitar el acceso de los buques a combustibles alternativos. Los puertos también desempeñan un papel clave para facilitar la construcción y el mantenimiento de los parques eólicos marinos. Por último, pueden ser fundamentales para la importación y exportación de productos energéticos no fósiles.

- 4. Cambio modal:** El mayor beneficio que puede aportar el TMCD es permitir el cambio modal del transporte de mercancías de la carretera al mar. Deben fomentarse los incentivos para desplazar la demanda de transporte hacia el TMCD.
- 5. Conectividad:** En el centro de la TEN-T está la idea de fomentar la conectividad entre los Estados miembros europeos. Por ello, la inversión debe dirigirse a mejorar los enlaces entre los puertos de la TEN-T y los corredores de la red básica, las regiones periféricas y ultraperiféricas y los países vecinos.
- 6. Digitalización:** Las herramientas digitales pueden aportar muchos beneficios a la industria marítima, incluida la reducción de la carga administrativa. Para facilitar el intercambio de datos entre los operadores de buques y las autoridades, es importante apoyar el desarrollo de sistemas armonizados/estandarizados de información y datos en toda

la cadena de suministro puerta a puerta.

- 7. Tráfico marítimo:** De cara al futuro, las herramientas digitales, concretamente el aprendizaje automático y la analítica de datos, jugarán un papel importante en la optimización de los procesos, incluido el tráfico marítimo. Este uso de los datos puede reducir las emisiones y aumentar la seguridad mediante la selección de la mejor ruta, o permitir procesos más eficientes en los puertos (por ejemplo, llegadas justo a tiempo). Por tanto, es importante apoyar el desarrollo de estas herramientas que pueden hacer que el sector marítimo sea realmente fluido.
- 8. Resiliencia:** se sugiere que se asignen fondos para establecer planes de resiliencia, para aumentar la preparación ante situaciones inesperadas con impacto global. Del mismo modo, la puesta en marcha de 'servicios de emergencia' garantizará que las mercancías sigan fluyendo a pesar de las perturbaciones externas.
- 9. Emisiones:** Se espera que los efectos negativos del cambio climático sean cada vez más importantes. Las infraestructuras marítimas, especialmente en las regiones periféricas y ultraperiféricas, están especialmente expuestas al empeoramiento de las condiciones meteorológicas. Es importante desplegar infraestructuras que estén proyectadas para hacer frente a esas condiciones.



ANAVE, como editora de anave.es, no se hace responsable de la fidelidad de los datos publicados por las fuentes. Se autoriza la reproducción total o parcial de este artículo, siempre que se cite a ANAVE como fuente.