

FIRMAS

A evolución do transporte marítimo e Vigo (II)

ENRIQUE LÓPEZ VEIGA *

No primeiro artigo desta serie tentei de expoñer por qué creía eu que o proxecto de ampliación do Areal non comportaría alteracións moi adversas no medio ambiente. Neste artigo tentarei de explicar cál é a evolución do transporte marítimo no mundo e en Europa e por qué Vigo non pode quedar marxinado deste desenvolvemento.

O mar xogou ó longo dos séculos un relevante papel no desenvolvemento industrial, facilitando o intercambio comercial, non só das industrias pesqueiras, senon doutras de moi diversa natureza. Esta primacía do tráfico marítimo, plenamente vixente, consolidouse ó longo dos séculos porque os portos permiten un acceso barato ás materias primas, convertindo o transporte de mercancías por mar como o máis competitivo, con diferenza, por razóns de prezo.

Ó contrario do que sucede con outros modos de transporte en Europa, o mar sigue ofrecendo un considerable potencial de crecemento, coa vantaxe de que se trata da forma de transporte menos perxudicial para o medio ambiente, polo que se refire á utilización de espazo e ó consumo de enerxía. Esta circunstancia debería ser tida en conta polos colectivos que fan proclamas ecoloxistas. Respeto, dende logo, os seus plantexamentos, pero non estaría de máis que fosen capaces de combina-lo seu interese polo medio ambiente, cunha reflexión serena sobre os requerimentos do progreso e do benestar das sociedades.

Non podemos ignorar que o transporte marítimo de corta distancia ofrece potencial de desenvolvemento para a navegación, para a construción naval e para os portos, que tanto necesita Galicia, e así o recoñece a Comisión das Comunidades Europeas en sucesivas Comunicazóns e no seu Libro Branco sobre o Transporte na Unión Europea.

Os estudos realizados ó respecto evidencian que o potencial de incremento do tráfico xustifica novos investimentos para fomentar este medio de transporte e para adecua-las infraestruturas portuarias ás novas demandas. Polo tanto, a evolución do tráfico marítimo está servindo en bandexa ós portos, e concretamente ó Porto de Vigo, a posibilidade de levar a cabo iniciativas que incrementen a eficiencia portuaria, a fin de mellorar significativamente a competitividade deste medio de transporte; porque só se os portos rinden adecuadamente dentro da cadea de transporte, poderán aproveitarse plenamente as vantaxes do transporte marítimo.

Segundo o Libro Branco da Comisión sobre "A política europea de transporte, de cara ó ano 2010" o transporte marítimo representa un 70% do total de intercambios entre a Comunidade e o resto do mundo. Polos portos europeos pasan cada ano aproximadamente 2.000 millóns de toneladas de mercancías. Pero paradoxicamente, a cabotaxe entre portos europeos non rexistrou a mesma evolución, cando podería ser unha alternativa interesante para aliviar-la conxestión da Comunidade. Para eso, é necesario promover iniciativas intermodais e alternativas ó transporte por estrada que garantan a viabilidade comercial. Os portos que presenten as primeiras iniciativas estarán na cabeza deste desenvolvemento auspiciado pola Unión Europea.

O Libro Branco aboga pola creación de autoestradas do mar e pola oferta de servizos eficaces e simplificados, e sinala que a definición da rede transeuropea marítima debería facilitarse dando prioridade, a escala nacional, ós portos que están ben conectados coa rede terrestre, especialmente nas costas atlánticas e mediterráneas, que poden

desenvolver unha verdadeira cadea loxística. O porto de Vigo, pois, é firme candidato a ser un porto preferente na rede transeuropea marítima.

Pero, indudablemente, o crecemento do transporte marítimo precisa novas obras de infraestrutura portuaria, que serán de distinta natureza en cada caso, sendo no Porto de Vigo as principais necesidades relativas a superficie e calado. Os expertos en loxística portuaria sosteñen que sómentes captan tráfico os portos que se anticipan ás novas demandas.

Vigo atopase ante a disxuntiva de permanecer impasible á oportunidade de expansión do seu porto, ou de aspirar lexitimamente a beneficiarse do período expansivo do transporte marítimo. En todo-los documentos da Comisión e no Libro Branco se sinala que os custos portuarios máis importantes se xeneran na maniobra de carga e descarga para o que é indispensable ter atraque fácil e descarga rápida. É dicir, calado, liña de atraque e superficie, que é o que pretende o proxecto do Areal e que de ningunha maneira é un proxecto de polígono industrial encuberto.

A tendencia do transporte marítimo mundial é cara a unidades cada vez máis grandes, e o transporte de mercancías é por contenedores. Os calados que se precisan son de alomenos 15 metros, un calado que non existe no Areal. E quen teña dúbidas que lle pregunte ós prácticos en activo do Porto de Vigo. Por certo hai cartas moito máis actualizadas que as da Royal Navy, que por se alguén non o sabía se basean nas sondaxes das cartas nacionais. A tendencia é cara a buques de máis calado; e quen manteña o contrario equivócase.

O Porto de Vigo dispón de atractivas posibilidades de captación de tráfico en varios ámbitos, como a distribución de mercancías transportadas baixo o sistema multimodal para unha gran área de influencia (feeder), a captación de liñas do novo tráfico de cabotaxe (short sea shipping), ou mesmo pode aspirar a ser elixido por algunha liña transoceánica como alternativa menor ós grandes portos, como Hamburgo, Rotterdam ou Bremenhaven.

Calquera destas posibilidades de expansión esixen que Vigo sexa un porto seguro para a navegación, con capacidade de atraque para os novos barcos de transporte de mercancías e con suficiente superficie no peirao onde sexan xestionadas para despachalas ós lugares de destino. Asemade, son precisos bos enlaces ferroviarios e por estrada para transferi-las mercadorías, así como fiabilidade nos horarios das descargas para satisfacer as necesidades do tráfico "just in time".

Os portos galegos son os portos naturais mellores nun entorno de 1.500 Km cara ó norte e cara ó sur que permiten xustamente explotar esta vantaxe competitiva con calquera porto de Portugal, España ou Francia. Os galegos somos libres de non explotar esa vantaxe, pero ¿pensamos seriamente que o farían os nosos veciños?.

Valentín Paz-Andrade xa decía en 1970 no seu libro "La marginación de Galicia" que a evolución das grandes correntes do transporte internacional por mar, tanto de cargas líquidas como de cargas secas a granel, descubre una "nueva deslumbrante expectativa para la geografía marítima de Galicia".

A crecente importancia do tráfico internacional polas grandes rutas marítimas e o feito de que a máis caudalosa de todas elas desenvolva a súa traxectoria á vista das costas de Galicia, levou a Paz-Andrade a aseverar entón que "no es preciso apelar a otros datos, ni utilizar mejores argumentos para que entiendan quienes deban entender. De la noche a la mañana, inmensas posibilidades económicas latentes se han tornado asequibles. No sólo para crear grandes puertos-depósito, sino para construir grandes puertos-factoría, donde cuando menos se transforme una parte de las primeras materias trasegadas, mediante la localización en proximidad de industrias básicas".

Non creo que se poidan utilizar mellores argumentos no caso que nos ocupa, pero precisamente porque xa se dixo enton, pode ser un excelente texto para a reflexión. Sexamos racionais.

* Conselleiro de Pesca e Asuntos Marítimos

© FARO DE VIGO, 2002. Todos los derechos reservados