



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 17.1.2006
COM(2006) 6 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

**SOBRE EL FOMENTO DEL TRANSPORTE POR VÍAS NAVEGABLES
“NAIADES”**

—

Programa de Acción Europeo Integrado para el Transporte por Vías Navegables

{SEC(2006 34)}

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

SOBRE EL FOMENTO DEL TRANSPORTE POR VÍAS NAVEGABLES “NAIADES”

—

Programa de Acción Europeo Integrado para el Transporte por Vías Navegables

I. INTRODUCCIÓN

El sistema europeo de transporte de mercancías es claramente mejorable. La congestión, los problemas de capacidad y los retrasos afectan a la movilidad y la competitividad económica, y perjudican al medio ambiente y la calidad de vida. La UE se ha marcado como objetivo el paso a modos de transporte con menor intensidad energética, más limpios y más seguros, asumiendo un firme compromiso en este sentido. El transporte por vías navegables se ofrece como una opción evidente que desempeña un papel destacado para alcanzar estos objetivos.

Para explotar plenamente el potencial de mercado de la navegación interior y hacer más atractiva su utilización, son necesarias actuaciones concretas. Dado que la navegación interior es, a menudo, un modo de transporte transfronterizo, se requiere una actuación tanto a nivel nacional como comunitario.

La presente Comunicación establece un programa de acción integrado. A fin de alcanzar sus objetivos, la Comisión Europea invita a los Estados miembros a desempeñar un papel activo en su aplicación.

II. JUSTIFICACIÓN

Reequilibrio del sistema de transporte de mercancías

El Libro Blanco de la Comisión “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad” fija una serie de objetivos para conseguir la competitividad y la movilidad sostenible en 2010. La importancia de estos objetivos queda de relieve en la estrategia de Lisboa, cuyo objetivo es el crecimiento y la creación de empleo, y ha sido también destacada por el Consejo Europeo de Gotemburgo (2001) sobre una estrategia para el desarrollo sostenible.

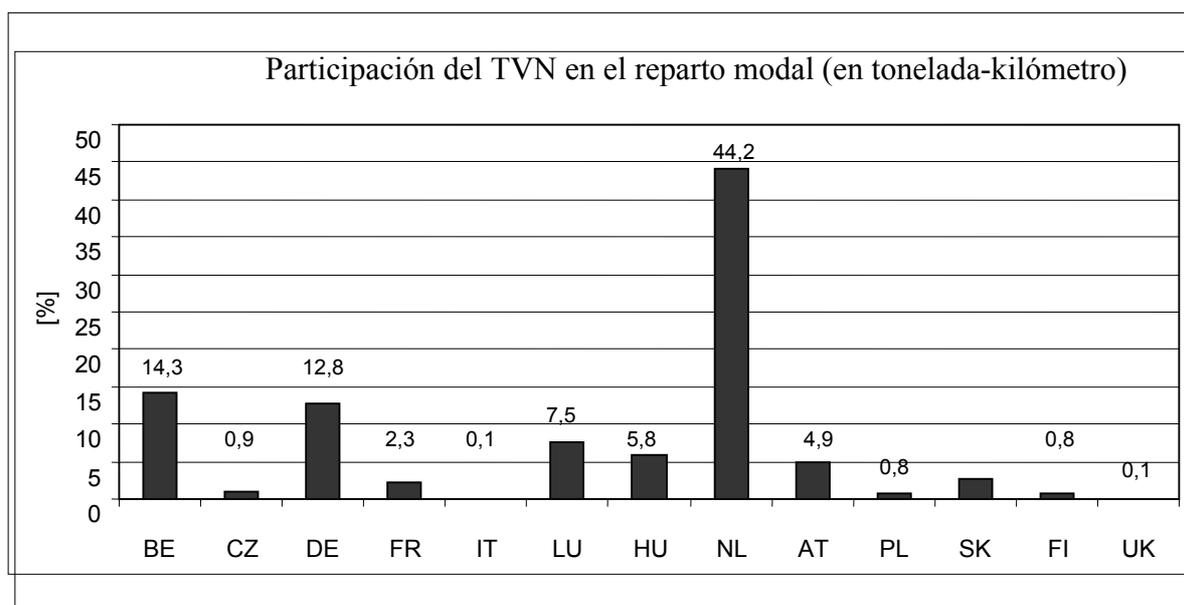
A causa del aumento del comercio internacional y de la ampliación de la UE a los países de Europa Central y Oriental, se prevé que el volumen de mercancías transportadas en Europa aumente en un tercio de aquí a 2015. Las tendencias actuales del crecimiento del transporte y la preponderancia del transporte por carretera son sinónimos de congestión y contaminación, cuyo coste se prevé que se duplique, alcanzando un 1% del PIB anual europeo en 2010.

Junto con el ferrocarril y la navegación a corta distancia, el transporte por vías navegables puede contribuir a la sostenibilidad del sistema de transporte, como recomienda el Libro Blanco. En el marco de un mercado de la navegación interior liberalizado, la Comisión Europea se propone promover y reforzar la posición competitiva del transporte por vías navegables, en particular mejorando su integración en las cadenas logísticas multimodales.

Potencial de crecimiento del transporte por vías navegables

Tradicionalmente, el transporte por vías navegables ha desempeñado un papel relevante en el transporte a larga distancia de mercancías a granel. Durante las dos últimas décadas, la navegación interior ha entrado también con éxito en nuevos mercados, como el transporte de contenedores marítimos en las zonas de influencia de los puertos, con un índice de crecimiento anual de dos cifras. Su expansión al transporte continental de mercancías y al tráfico a corta distancia abre también la vía a nuevas soluciones en materia de distribución, respondiendo mejor a las exigencias de la logística moderna.

En algunas regiones, la navegación interior ya ha conseguido una cuota de más del 40% (por ejemplo en las zonas de influencia de los principales puertos marítimos) Además, entre 1997 y 2004, se han experimentado unos índices de crecimiento del tráfico impresionantes (en tonelada-km): en Bélgica más del 50% y en Francia más del 35%. Hoy en día el sector está compuesto de unos 12 500 buques, lo cual da una capacidad de carga igual a la de 440 000 camiones. La navegación interior ofrece las mejores prestaciones en cuanto a costes externos, especialmente en lo que se refiere a contaminación y seguridad (2 ½ veces más que el transporte por carretera) y tiene una enorme capacidad de despliegue. Actualmente, sólo se utiliza el 10% de la capacidad del Danubio. La participación de la navegación interior en el reparto entre modos de transporte es del 6%, mientras que en los EE.UU. sólo la navegación por el Mississipi representa el 12%.



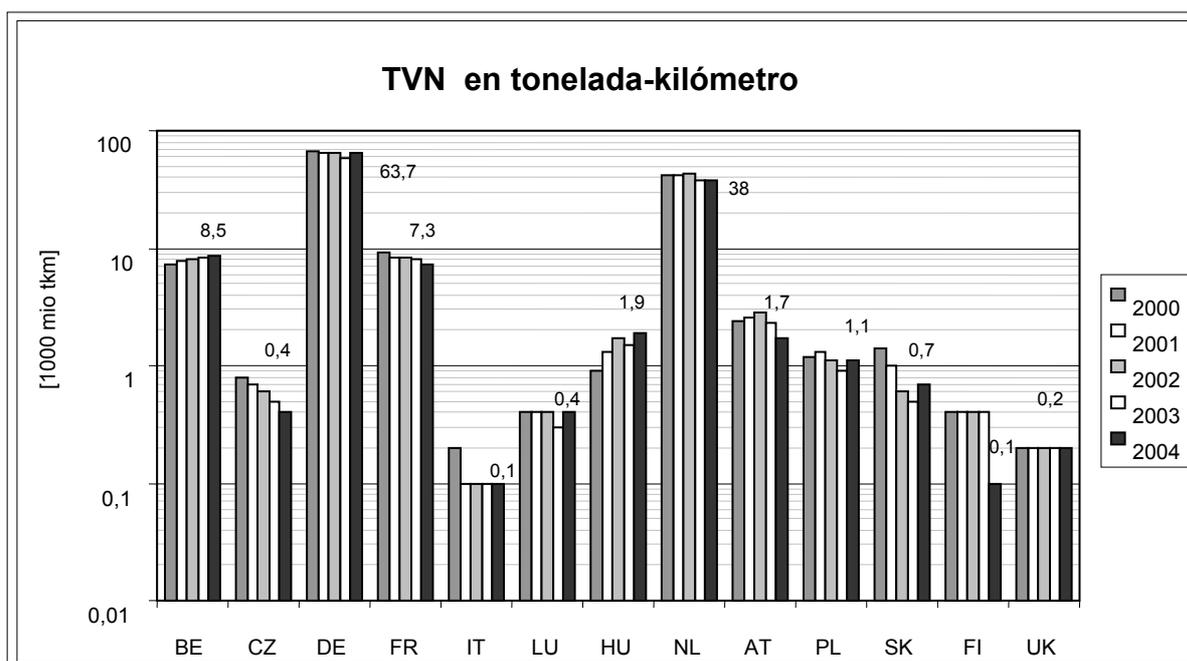
Contribución al crecimiento económico y al desarrollo sostenible

Un aumento de la navegación interior puede conseguir reducciones significativas de los costes de transporte. Disponer de servicios de transporte de bajo coste por vías navegables constituye un factor decisivo para la implantación de las industrias europeas y contribuye notablemente a la conservación del empleo industrial en Europa. Sólo en Alemania, 400 000 empleos dependen directa o indirectamente del sector de las vías navegables y de las empresas vinculadas a éste¹.

¹ Forum Binnenschifffahrt und Logistik, Handlungskonzept, Berlín, enero de 2005.

Las infraestructuras de navegación interior de Europa distan mucho de utilizarse a plena capacidad. El aumento del volumen transportado por vías navegables, normalmente, no depende tanto de la inversión pública y la disponibilidad de terrenos para infraestructuras como otros modos de transporte. Además el transporte por vías navegables es, con mucho, más seguro que los demás medios de transporte. El número de víctimas de accidentes en los Países Bajos, que tiene la densidad más alta de vías navegables de Europa, es casi cero.

También se ha visto que la navegación interior es el sistema de transporte terrestre más respetuoso del medio ambiente, con unos costes externos estimados hoy en 10 euros por 1 000 toneladas-kilómetro (comparados con 35 euros para la carretera y 15 euros para el ferrocarril)². Si la carga transportada por vía navegable fuera transportada por carretera, las emisiones a la atmósfera en Europa aumentarían al menos en un 10%.



Los retos futuros

Con esta Comunicación, la Comisión se propone reforzar el atractivo del transporte por vías navegables y hacer frente a una serie de obstáculos que pueden impedirle aprovechar algunas oportunidades. La navegación interior ha experimentado un cierto éxito, como se ha indicado anteriormente, pero todavía quedan algunos obstáculos por superar para poder llegar a explotar todo su potencial.

La estructura fragmentada del mercado y la fuerte competencia limitan la capacidad de reinversión. Esta situación, combinada con la longevidad de los buques, constituye un obstáculo para la modernización de la flota. Dado que las condiciones de trabajo a bordo y las perspectivas de carrera pueden no parecer tan atractivas como en otros campos, el sector se enfrenta a una escasez de mano de obra cualificada. Las autoridades públicas e incluso las empresas de transporte y logística ignoran a menudo las ventajas que presentan las vías navegables. Así, a menudo, no se tiene en cuenta este sistema de transporte en los procesos de

² COM(2002) 54 final

planificación local y regional. Tanto para las vías navegables como para las infraestructuras de transbordo, siguen existiendo algunos cuellos de botella estratégicos, al mismo tiempo que se observa un retraso en el mantenimiento. Los proyectos de construcción tienen que hacer frente a una preocupación medioambiental creciente. Por otra parte, a las tecnologías de la información y las comunicaciones, como las utilizadas en los servicios de información fluvial, les falta desarrollo.

Por último, el marco institucional de la navegación interior en Europa es fragmentario, lo cual da lugar a un uso ineficaz de los recursos administrativos y a una falta de atención política, cosa que, a su vez, crea un entorno difícil para las empresas.

Necesidad de una actuación coordinada

Esta situación exige claramente que todos los afectados, es decir, las empresas, la Comunidad Europea, los Estados miembros y los demás interesados, hagan un esfuerzo coordinado a medio y largo plazo.

III. PROGRAMA DE ACCIÓN

El programa de acción expuesto a continuación se ha denominado "NAIADES" (Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe (Programa de Acción y Desarrollo para la Navegación y las Vías Navegables en Europa)³. NAIADES se basa en una evaluación profunda y una amplia consulta a los Estados miembros y al sector⁴ y se centra en cinco ámbitos interdependientes para una política global del transporte por vías navegables (TVN): el mercado, la flota, el empleo y las cualificaciones, la imagen y las infraestructuras. Asimismo, incluye recomendaciones para emprender actuaciones entre 2006 y 2013 a cargo de la Comunidad Europea, los Estados miembros y otras partes interesadas. Estas actuaciones pueden clasificarse en medidas legislativas, de coordinación y de apoyo (véase el apéndice 1). El programa se ejecutará en estrecha cooperación con las autoridades regionales y nacionales, las comisiones fluviales y el sector europeo.

1. MERCADOS

Más allá de su fuerte posición tradicional en el transporte a granel, la navegación interior ha conseguido desarrollarse en Europa Occidental en los mercados de alto valor añadido de la carga en contenedores. Sin embargo, la evolución en el mercado de la carga en Europa Occidental, así como en Europa Central y Oriental, aunque es prometedora, sigue siendo embrionaria. Han aparecido nuevos segmentos de mercado en los campos de los residuos y el reciclaje, las mercancías peligrosas, y el transporte de vehículos y cargas indivisibles de gran tamaño, así como en el transporte fluviomarítimo. El objetivo consiste en expandir a estos mercados en crecimiento unos servicios de navegación interior multimodales y puerta a puerta fiables, integrando mejor, al mismo tiempo, la navegación interior en la cadena logística.

³ Las náyades eran las ninfas de las aguas dulces de la mitología griega, que dominaban los ríos, arroyos, fuentes, lagos y pantanos.

⁴ Estudio "Prospects of Inland Navigation within the Enlarged Europe" (PINE), septiembre de 2004. Seminario para interesados del 25-2-2005. Consulta pública del 15-7-2005 al 31-8-2005. Reuniones de consulta con los interesados y los Estados miembros de septiembre de 2005.

Atraer nuevos mercados

Los nuevos servicios multimodales requieren fuertes sinergias y una masa crítica para penetrar en el mercado. Ello exige una estrecha cooperación con los transportistas, las empresas navieras y los puertos. Las dificultades de acceso al capital obstaculizan la implantación de nuevos servicios. Por eso, para superar los obstáculos iniciales, hay que buscar soluciones, que tienen que facilitar la cooperación entre modos de transporte y fomentar las alianzas dentro del sector.

Fomentar el espíritu de empresa

Hay que aprovechar el gran potencial que ofrece la tradición de espíritu de empresa propia del sector. Los altos costes de inversión y las dificultades de acceso a la financiación, debido a la fragmentación empresarial (véase el cuadro del apéndice 2), frenan su expansión y renovación. Por ello, para atraer a nuevas empresas y hacer que las ya existentes se expandan, hay que mejorar el acceso al capital, en particular para las PYME. Deberían crearse incentivos fiscales con el fin de estimular la reinversión de los beneficios de explotación. La existencia de una directrices sobre ayudas estatales podría proporcionar a los Estados miembros un marco claro y previsible para las subvenciones. También podría estudiarse una ampliación del alcance de las normas *de minimis* dentro de los trabajos en curso respecto a las normas sobre ayudas estatales en el sector del transporte.

Mejorar el marco reglamentario y administrativo

El marco administrativo y reglamentario general debería favorecer la prosperidad del sector de la navegación interior. De acuerdo con los objetivos de Lisboa, los procedimientos administrativos deberían evaluarse para estudiar su simplificación, o incluso su supresión, y para establecer reglas de juego equitativas entre los Estados miembros y entre los modos de transporte. Conviene una mejor coordinación de todos los servicios públicos y las políticas correspondientes para poder simplificar los trámites necesarios.

Instrumentos	Responsables
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Directrices sobre ayudas públicas para planes de apoyo y, posiblemente, normas de minimis. 	CE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programas de apoyo para fomentar el cambio modal y facilitar la inversión (incluyendo la investigación y los incentivos fiscales). 	EM
<ul style="list-style-type: none"> ▪ IDT comunitaria y programas de apoyo (7º Programa Marco, Marco Polo, CIP, INTERREG). 	UE/EM/sector
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manual de financiación para el transporte por vías navegables. 	CE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ventanilla única administrativa y puntos focales del transporte marítimo por vías navegables. 	CE/EM
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Detección de barreras en la legislación en vigor y en preparación a nivel comunitario y nacional. 	CE/EM/sector
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Armonización de las normas sobre la dotación de seguridad, los buques, los títulos de patrón de embarcaciones de navegación interior, la documentación intermodal, la responsabilidad y las unidades de carga intermodales. 	CE/UE

CE Comisión Europea, UE: Unión Europea, EM: Estados miembros

2. FLOTA

La navegación interior es un modo de transporte eficaz, seguro y respetuoso del medio ambiente. Su mayor utilización va en el sentido de los objetivos de la política de transporte y de medio ambiente. Sin embargo, hay que tener en cuenta que se requiere una inversión continua en la modernización y la innovación para mantenerse en cabeza en este campo.

Mejorar la eficiencia logística así como los resultados del transporte por vías navegables (TVN) en lo que se refiere al medio ambiente y la seguridad.

La aplicación de tecnologías eficientes lleva normalmente a una mayor eficiencia logística y una reducción de los costes de explotación. Estos avances pueden conseguirse mediante innovaciones centradas en las flotas, por ejemplo, mejoras en la concepción de los buques o aumento de la automatización más avanzada (TIC, en particular). Procede, pues, estudiar y fomentar conceptos innovadores aplicables al transbordo y a la explotación de buques grandes y pequeños.

Con el fin de mantener los buenos resultados medioambientales del sector, conviene utilizar tecnologías como la hidrodinámica, la propulsión mejorada, los sistemas que permiten ahorrar combustible y la filtración, para reducir aún más el consumo de combustible y las emisiones nocivas de los buques ya existentes y los de nueva construcción. Hay que proseguir activamente la investigación sobre los combustibles alternativos comercialmente viables, como las pilas de combustible, así como sobre los motores sin emisiones. También debe explotarse el uso de biocombustibles, especialmente el biodiesel⁵. Asimismo, habría que estudiar la adaptación del diseño y las normas de los buques a las condiciones particulares de algunos ríos.

⁵ Directiva 2003/30/CE.

Los resultados de la navegación interior en materia de seguridad, aunque ya son ejemplares, pueden mejorarse recurriendo a las tecnologías de la información, tanto a bordo como en tierra (servicios de información fluvial), y perfeccionando el equipo de navegación y el diseño de buques, así como la formación y la educación.

La innovación puede darse tanto en la construcción de buques (largo plazo) como en la renovación de los existentes (corto y medio plazo). Para facilitar una rápida transferencia de las nuevas tecnologías al mercado, conviene reforzar el marco jurídico en materia de medio ambiente y seguridad (emisiones de los motores, calidad de los combustibles, eliminación de residuos, transporte de mercancías peligrosas). Las actividades de I+D deben concentrarse en el desarrollo de programas de renovación del parque existente combinados con medidas de apoyo (incluidos ensayos piloto), incentivos fiscales y formación. También podría re-evaluarse el potencial del fondo de reserva de la navegación interior, creado en virtud del Reglamento (CE) nº 718/1999 y financiado por la profesión, a fin de mejorar su uso y estudiar otras posibles fuentes de financiación.

Instrumentos	Responsables
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Directrices sobre ayudas públicas para planes de apoyo y, posiblemente, normas de minimis. 	CE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programa de apoyo para fomentar las tecnologías de mejora de la eficiencia, el medio ambiente y la seguridad (incluyendo la investigación y los incentivos fiscales) 	EM
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programas comunitarios de apoyo y de IDT (7º Programa Marco, proyectos piloto para la innovación del sector) 	UE/sector
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fondo de reserva del TVN (Reglamento nº 718/1999) 	UE/EM/sector
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manual de financiación para el transporte por vías navegables (TVN). 	CE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejora de la legislación sobre medio ambiente y seguridad (incluyendo las emisiones de los motores y la carga, la eliminación de residuos, la calidad del combustible y el transporte de mercancías peligrosas) 	UE

3. EL EMPLEO Y LA CUALIFICACIÓN

La falta de personal y de empresarios se ha convertido en un problema fundamental. En los años noventa, este fenómeno quedaba contrapesado en parte por las innovaciones tecnológicas y la mayor movilidad de los tripulantes de países comunitarios y no comunitarios.

Atraer mano de obra

La estrategia expuesta tiene que centrarse en la mejora de las condiciones socioprofesionales mediante un diálogo social constructivo a nivel europeo. La definición de requisitos comunitarios de cualificación profesional mediante la extensión del reconocimiento mutuo de las titulaciones, por ejemplo, a través del marco europeo de cualificaciones (MEC), favorecerá la movilidad de la mano de la obra. Además, las iniciativas de contratación podrían dar a conocer, en los otros sectores, las posibilidades de empleo y carrera que ofrece la navegación interior.

Invertir en capital humano

Un sistema de educación y formación funcional es condición fundamental para un mercado laboral sano y competitivo. Por eso, hay que garantizar la existencia de instituciones de enseñanza en el sector, y adaptar sus programas a las necesidades actuales en materia de gestión, tecnologías, lenguas y navegación, y, a la inversa, sería necesario incluir el tema de la navegación interior en los cursos de logística. Por ejemplo, conviene introducir en los programas las herramientas de aprendizaje modernas como los simuladores para la navegación en zona desconocida o crítica. Finalmente, es necesario estimular la formación permanente.

Instrumentos	Responsables
<ul style="list-style-type: none">▪ Diálogo social dentro del sector (condiciones de trabajo, horarios, definición de requisitos de cualificación profesional a escala comunitaria, etc.)	Agentes sociales(Comité de Diálogo Sectorial)
<ul style="list-style-type: none">▪ Campañas de contratación▪ Manual de financiación para el transporte por vías navegables (TVN).	EM/sector CE
<ul style="list-style-type: none">▪ Apoyo comunitario a proyectos de educación y formación (por ejemplo, los programas comunitarios de educación y formación o los programas de IDT-7º PM)	UE
<ul style="list-style-type: none">▪ Fondo Social Europeo (FSE)▪ Fondo europeo de reserva del TVN▪ Programas de formación especiales según las necesidades del TVN	EM/UE UE/EM/sector UE/instituciones de educación y formación
<ul style="list-style-type: none">▪ Marco común para la fijación de niveles de educación y formación	EM/UE
<ul style="list-style-type: none">▪ Armonización de la dotación de seguridad y los títulos de patrón de embarcaciones de navegación interior	UE

4. IMAGEN

La imagen del sector de la navegación interior no está a la altura de los resultados logísticos y tecnológicos alcanzados. Conviene dar a conocer mejor el potencial real del sector en cuanto a calidad y fiabilidad.

Promover la navegación interior como socio comercial beneficioso

La mejora de la imagen de la navegación interior es una tarea que deben acometer conjuntamente las empresas, los políticos y las administraciones a nivel nacional y europeo. En este sentido, podrían apoyarse y coordinarse las actividades de promoción destinadas a los responsables en materia de logística, con el fin de crear una imagen coherente y positiva de la navegación interior, y preparar el camino para el reequilibrio del sistema de transporte.

Crear y extender una red europea para la promoción y el desarrollo del TVN

Algunos Estados miembros han establecido estructuras de promoción del TVN que facilitan a las empresas información al día acerca de las posibilidades ofrecidas por la navegación interior y que contribuyen al desarrollo de este sistema de transporte. La apertura de centros de promoción, combinada con la designación de puntos focales nacionales, creará entre las autoridades y las empresas una interfaz ágil y facilitará una política orientada a los resultados. Así nos lo muestra la comparación de las estadísticas de crecimiento de los países que poseen tales estructuras y de los que no. Debe crearse o extenderse una red europea de centros nacionales de promoción y desarrollo, que englobe también los países candidatos y asociados.

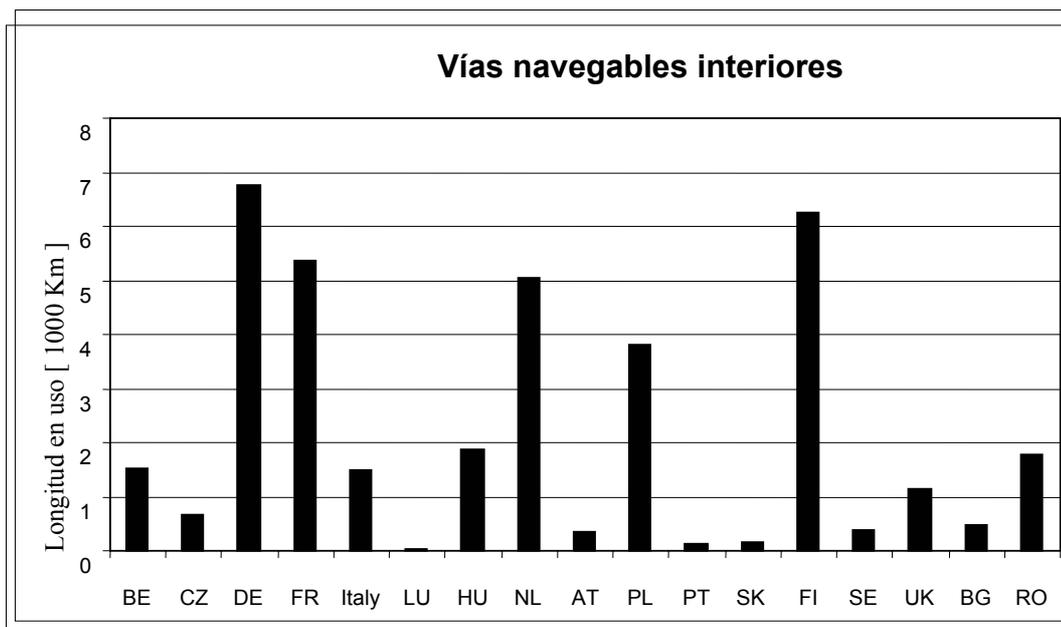
Seguir las tendencias y la evolución del mercado del TVN

La observación continua de los parámetros económicos y sociales pertinentes es crucial para las empresas, los responsables políticos y las autoridades, con el fin de anticipar las tendencias del mercado. Las estadísticas actuales no son suficientemente detalladas para ello. Para la observación del mercado es condición previa disponer de datos brutos comparables y compatibles. Por ello, hay que alentar a las administraciones nacionales a aportar estos datos. Actualmente está en fase de tramitación legislativa un Reglamento comunitario actualizado sobre las estadísticas del transporte de mercancías por vías navegables, que puede contribuir a alcanzar este objetivo. También, se está montando un sistema europeo de observación del mercado, en el que participan la CCNR, la Comisión Europea y las organizaciones profesionales. Este sistema se reevaluará y adaptará en su momento, y debería incluir parámetros económicos y sociales.

Instrumentos	Responsables
<ul style="list-style-type: none">▪ Programas de apoyo a organismos nacionales de promoción y desarrollo y a sus redes▪ Reglamento sobre las estadísticas del transporte de mercancías por vías navegables▪ Observación del mercado del TVN	EM/UE/Sector UE CE

5. INFRAESTRUCTURA

Más de 36 000 kilómetros de vías navegables y centenares de puertos interiores enlazan numerosas zonas económicas importantes de Europa. Aunque la mayor parte de la red de vías navegables dispone de una capacidad no utilizada importante, existen varios cuellos de botella debidos a las limitaciones de calado, luces de puentes y dimensiones de las esclusas, que frenan su utilización y reducen la competitividad del sector.



Mejorar la red multimodal

Con el fin de hacer más eficaz el transporte transeuropeo por vías navegables y, a la vez, respetar las exigencias medioambientales, debe lanzarse un plan europeo de desarrollo para la mejora y el mantenimiento de las infraestructuras y las instalaciones de transbordo de las vías navegables. Este plan debería orientar la financiación y dar prioridad a la mejora y el mantenimiento de las infraestructuras de las vías navegables y las instalaciones de transbordo, así como eliminar cuellos de botella, haciendo compatibles diferentes objetivos políticos, por ejemplo, en relación con el transporte, la energía, el medio ambiente y la movilidad sostenibles. Asimismo, debería estar orientado según la red RTE-T⁶, pero también incluir redes más pequeñas. Su aplicación podría verse facilitada por la existencia de un coordinador europeo.

La creación de un marco para la tarificación por el uso de las infraestructuras, que internalizase los costes externos, como los accidentes, la contaminación atmosférica, el ruido y la congestión, podría contribuir a encontrar oportunidades de financiación. Además, si se aplicase plenamente a todos los modos de transporte, favorecería el uso de la navegación interior. Por tanto, la Comisión lanzará un proceso de consulta en relación con el problema de la tarificación.

Dado el retraso en el desarrollo de las instalaciones de transbordo y en el acceso a las vías navegables, se requiere un apoyo, especialmente en los nuevos Estados miembros y los países en curso de adhesión. Este apoyo debe concentrarse en los segmentos de mercado en crecimiento. También se requieren estrategias innovadoras e inversiones sustanciales para mejorar la adaptación de los puertos de mar a los barcos de navegación interior. Conviene aplicar, a nivel nacional, regional y local, políticas económicas y de ordenación del territorio destinadas a salvaguardar las riberas de las vías acuáticas con fines logísticos.

⁶ Véase la Decisión nº 884/2004/CE del Parlamento Europeo y el Consejo.

Montar servicios de información fluvial

Los servicios de información fluvial (SIF) apoyan la planificación y gestión del tráfico y el transporte y contribuyen a mejorar la eficiencia y la seguridad de las vías navegables, las esclusas, los puentes y las terminales, optimizando los intercambios de datos por vía electrónica y las operaciones logísticas. Estos servicios son muy valiosos para las autoridades responsables de las vías navegables en lo que se refiere a la gestión del tráfico y el control de las mercancías peligrosas, y resultarán, también, de gran utilidad para las empresas. Los SIF reforzarán la competitividad de la navegación interior europea y mejorarán su seguridad, por ello hay que conseguir su implantación y ulterior desarrollo de manera coordinada en el marco de las redes transeuropeas.

Instrumentos	Responsables
<ul style="list-style-type: none">▪ Plan Europeo de Desarrollo para la mejora y el mantenimiento de las infraestructuras de las vías navegables y las instalaciones de transbordo▪ Coordinador Europeo▪ Financiación de las RTE-T para los proyectos prioritarios nº 18 y nº 30, para otros proyectos de interés común y para el desarrollo de puertos y terminales.▪ Directiva y proyectos SIF (Programa Indicativo Multianual (PIM) de las RTE-T)▪ IDT comunitaria y programas de apoyo (7º PM, PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG).▪ Planes nacionales de financiación para la mejora y el mantenimiento de infraestructuras▪ Marco para la tarificación de infraestructuras▪ Ordenación del territorio que dé mayor prioridad a la renovación de zonas industriales próximas a las vías acuáticas.▪ Diálogo interdisciplinario a nivel de planes y proyectos	EM/UE CE EM/UE EM/UE UE EM UE EM CE/EM

IV. MODERNIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

El programa de acción propuesto prevé actuaciones tan distintas como la armonización de la normativa, la promoción estratégica, y las medidas de apoyo y coordinación específicas. Sus efectos sólo se conseguirán plenamente si se aplica de manera coherente.

Desgraciadamente, la actual estructura organizativa se caracteriza por la fragmentación de los recursos y la dispersión de los esfuerzos realizados a distintos niveles. Hoy en día, un patrón se encuentra ante diferentes normativas aprobadas por el legislador nacional o europeo, la Comisión Central de Navegación por el Rin (CCNR) o la Comisión del Danubio⁷. El resultado es una falta general de eficiencia e impacto político.

⁷ La Comisión Central de Navegación por el Rin (CCNR) se basa en el Convenio de Mannheim de 1968. Sus miembros son Bélgica, Francia, Alemania, Países Bajos y Suiza. La Comisión del Danubio se basa

Se está de acuerdo en que hay que modernizar el marco actual y el proceso está ya en marcha⁸. Para ser viable, cualquier modificación debería, por una parte, respetar los logros actuales y, por otra, aportar un valor añadido en cuanto a eficiencia, legitimidad, estrategia política y relación coste/eficacia. Asimismo, tendría que hacer avanzar la armonización de la normativa con una perspectiva paneuropea. Cualquier cambio debe tener en cuenta también las actuales obligaciones que imponen los acuerdos internacionales relacionados con el Rin, el Danubio y otras vías navegables, de los que son signatarios Estados miembros y países no comunitarios. Actualmente, se están discutiendo diversas opciones:

1. **Reforzar más la cooperación** entre las comisiones fluviales internacionales y la Comisión Europea, basándose en "memorandos de acuerdo"; de esa manera se mantendría el marco y los métodos de trabajo actuales, si bien se requeriría una mejor coordinación de los trabajos de los distintos organismos.

Esta cooperación ya puede observarse en el campo de los requisitos técnicos aplicables a los buques y se están explorando también otros campos. Sin embargo, esta opción mantiene la fragmentación de las bases jurídicas del TVN y las diferentes normativas para distintas zonas del mercado interior.

2. La **adhesión de la Comunidad Europea a las Comisiones del Rin y el Danubio**⁹ reforzaría la participación de la Comunidad con relación a su estatuto actual de simple observador. Sin embargo, no ha sido posible llegar a un acuerdo político al respecto. Esta adhesión dejaría más patente el hecho de que la Comunidad ya tiene hoy competencias exclusivas en una serie de campos.

3. Creación de una **organización paneuropea de la navegación interior** de carácter intergubernamental, sobre la base de una nueva convención internacional, que tendría por objeto implicar en un único órgano de coordinación a todos los países y organismos interesados por el TVN.

Esta opción, aunque destacaría el perfil estratégico y la visibilidad política del TVN, no evitaría el trabajo de concordancia entre diferentes normativas. También tendría por efecto crear un nivel institucional al margen de los marcos jurídicos existentes, lo cual llevaría mucho tiempo, ya que requeriría la firma y ratificación por todas las partes implicadas.

4. Otra opción sería encomendar a la Comunidad que abordase estratégicamente el desarrollo del TVN en Europa. De los actuales agentes, sólo la Comunidad tiene atribuciones para aprobar una única normativa que abarque todo el territorio de la Unión. Basándose en estas atribuciones, está en condiciones de elaborar una política global y estratégica de TVN par el mercado único. Sin embargo, el mercado interior del transporte por vías navegables tiene conexiones con terceros países (Suiza, Croacia, Serbia y Montenegro, Rumanía, Bulgaria, Moldavia, Ucrania y Rusia),

en el Convenio de Belgrado de 1948. Sus miembros son Alemania, Austria, Eslovaquia, Hungría, Croacia, Serbia y Montenegro, Rumanía, Bulgaria, Moldavia, Ucrania y Rusia.

⁸ Véase la Recomendación de 1 de agosto de 2003 de la Comisión al Consejo para que autorice a la Comisión a abrir y conducir las negociaciones sobre las condiciones y modalidades de adhesión de la Comunidad Europea a la CCNR y la Comisión del Danubio, SEC (2003) 897 final; informe del "Grupo EFIN": "A new institutional framework for the European Inland Navigation", octubre de 2004.

⁹ Propuesta por la Comisión 2003 (véase la nota anterior)

cuyos intereses deben tenerse en cuenta. También hay que tener debidamente en cuenta que, por razones históricas, las comisiones fluviales internacionales han acumulado conocimientos importantes que tienen que aprovecharse.

Basándose en ulteriores conversaciones con todos los interesados y teniendo en cuenta los avances en la ejecución del presente Programa de Acción, la Comisión presentará una propuesta para estimular el proceso de modernización del transporte por vías navegables.

V. CONCLUSIÓN

Para que la navegación interior pueda desplegar todo su potencial y contribuir plenamente a la consecución de los objetivos de la política de transporte, deben mejorarse varias condiciones marco.

En la presente comunicación, la Comisión expone un programa de acción integrado centrado en cinco ámbitos estratégicos de una importancia crucial para el desarrollo del sector. La reflexión acerca de estos campos clave se completa mediante una serie de consideraciones acerca de la modernización de la estructura organizativa. Esta modernización se considera necesaria para asistir en la aplicación del programa.

Las distintas acciones y medidas indicadas en el programa se detallarán más tras el debate en el Consejo y el Parlamento. Partiendo de esta base, la Comisión presentará, en su caso, propuestas legislativas y ejecutará las normas de aplicación. Cada una de estas propuestas irá precedida de una evaluación de impacto rigurosa. El período previsto para la aplicación de este plan es de 2006 a 2013.

De acuerdo con el principio de subsidiariedad, el programa va dirigido a todos los niveles de responsabilidad del transporte por vías navegables: el sector incluidos los interlocutores sociales, los Estados miembros responsables de las redes de infraestructuras, la Comisión Europea y las otras instituciones comunitarias. En cooperación con todos ellos, la Comisión controlará regularmente los avances en la ejecución del Programa de Acción.

La Comisión invita al Parlamento Europeo y al Consejo a aprobar la presente comunicación y a apoyar el programa de acción.

**Descripción del Programa de Acción
« NAIADES »**

APÉNDICE 1

A. INSTRUMENTOS LEGISLATIVOS

Armonización de	
▪ requisitos técnicos de los buques	en curso
▪ unidades de carga intermodales (UCI)	2006
▪ estadísticas del transporte de mercancías por vías navegables	2007
Directrices sobre ayudas públicas para planes de apoyo y, posiblemente, normas de minimis en el TVN.	2007
Armonización de	
▪ transporte de mercancías peligrosas	2007
▪ emisiones de los motores	2007
Refuerzo de la posición y el marco normativo del TVN	2008
Armonización de	
▪ títulos de patrones de embarcaciones	2008
▪ responsabilidad intermodal	2008
▪ dotaciones de seguridad	2009
▪ eliminación de residuos	2009
▪ niveles de educación y formación	2009
▪ documentación intermodal	2010
▪ tarificación por el uso de infraestructuras	2013
▪ calidad del combustible	

B. INSTRUMENTOS POLÍTICOS

Coordinador RTE de las vías navegables interiores	2006
Manual de financiación para el transporte por vías navegables (TVN).	2006/7
Detección de barreras en la legislación en vigor y en preparación a nivel comunitario y nacional.	2006/7
Ventanilla única administrativa y puntos focales del transporte marítimo por vías navegables.	2006/7
Diálogo social dentro del sector	2006/7
Observación del mercado del TVN	2008
Plan Europeo de Desarrollo para infraestructuras de vías navegables e instalaciones de transbordo	2009
Campañas de contratación	
Ordenación del territorio que dé mayor prioridad a la renovación de zonas industriales próximas a las vías acuáticas.	
Diálogo interdisciplinario a nivel de proyecto	

C. INSTRUMENTOS DE APOYO

Fondo de reserva europeo del TVN	2007/8
Programas nacionales de apoyo	
▪ Promoción del cambio modal, fomento de la inversión	
▪ Eficiencia, medio ambiente y tecnologías de seguridad	
▪ Organismos de promoción y desarrollo	
▪ Desarrollo y mantenimiento de infraestructuras	
Programas europeos de apoyo y de IDT	
▪ Servicios: Marco Polo, CIP, INTERREG, etc.	
▪ Flota: Programas de IDT (7º PM), etc.	
▪ Empleo y cualificación: SOCRATES, LEONARDO DA VINCI, etc.	
▪ Infraestructuras	
- Proyectos prioritarios 18 y 30 de las RTE-T	
- RIS (TEN-T MIP)	
- PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG, etc.	
	2013

Empresas de transporte por vías navegables interiores

2002				
	País	Número de empresas	Volumen de negocios en millones de euros	Número de personas empleadas
1	Bélgica	235	163,1	735
2	República Checa			
3	Alemania	1 257	1 690,7	11 223
4	Francia	1 176	476,7	
5	Italia	711	211,9	2 959
6	Luxemburgo	103	42,7	1 212
7	Hungría	105	66,1	1 920
8	Países Bajos	3 510	1 374	9 207
9	Austria	59	83	330
10	Polonia			
11	Portugal	26	23,4	838
12	Eslovenia	20	0,4	26
13	Eslovaquia			
14	Finlandia	85	21,6	252
15	Suecia	393	69,5	1 021
16	Reino Unido	217	165,5	1 921
	EU-25	7 662	4 225,5	30 909
17	Bulgaria	12		
18	Rumanía	102	77,8	4123

*2001

Fuente: Eurostat (NACE rev. 1: clasificación de las actividades económicas)