Jueves, 4 de septiembre de 2008

Una política portuaria europea

P6_TA(2008)0408

Resolución del Parlamento Europeo, de 4 de septiembre de 2008, sobre una política portuaria europea (2008/2007(INI))

(2009/C 295 E/18)

El Parlamento Europeo,

- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Comunicación sobre una política portuaria europea» (COM(2007) 0616),
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares» (COM(2006) 0275),
- Vista su Resolución, de 12 de julio de 2007, sobre una futura política marítima de la Unión Europea: perspectiva europea de los océanos y los mares ⁽¹⁾,
- Vista su Resolución, de 11 de marzo de 2008, sobre la política europea de transporte sostenible teniendo en cuenta las políticas europeas de la energía y del medio ambiente ⁽²⁾,
- Vista la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres ⁽³⁾,
- Vista la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres ⁽⁴⁾,
- Vista la Directiva 1999/31/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, relativa al vertido de residuos ⁽⁵⁾,
- Vista la Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas ⁽⁶⁾,
- Visto el apartado 2 del artículo 299 del Tratado CE,
- Visto el artículo 45 de su Reglamento,
- Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Desarrollo Regional (A6-0308/2008),
- A. Considerando que el acceso al mercado de los servicios portuarios ha sido un tema de debate en el Parlamento y que, por lo tanto, la Comisión ha emprendido una amplia consulta de las partes interesadas,
- B. Considerando que la Comunicación de la Comisión sobre una política portuaria europea, mencionada anteriormente, no propone nuevas medidas sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios,
- C. Considerando que una política portuaria europea a nivel de la Comunidad, que aproveche sus ventajas comparativas en términos geopolíticos, es adecuada para este sector dada la dimensión internacional del mismo,
- D. Considerando que los puertos son importantes, no sólo para el transporte marítimo, fluvial e intermodal en Europa, sino también como ejes económicos, fuentes de empleo y factores de integración de la población,
- E. Considerando que la política portuaria europea, al tener como objetivos el fomento de la competitividad del transporte marítimo y la prestación de servicios modernos de gran calidad, debe promover los cuatro aspectos siguientes: seguridad — servicio rápido — bajo coste — respeto del medio ambiente,

⁽¹⁾ DO C 175 E de 10.7.2008, p. 531.

⁽²⁾ «Textos Aprobados», P6_TA(2008)0087.

⁽³⁾ DO L 103 de 25.4.1979, p. 1.

⁽⁴⁾ DO L 206 de 22.7.1992, p. 7.

⁽⁵⁾ DO L 182 de 16.7.1999, p. 1.

⁽⁶⁾ DO L 327 de 22.12.2000, p. 1.

Jueves, 4 de septiembre de 2008

- F. Considerando que los puertos europeos se enfrentarán en el futuro a una serie de retos, en particular en los ámbitos del medio ambiente, la globalización, el desarrollo sostenible, el empleo y las condiciones sociales, y especialmente en materia de seguridad y aprendizaje permanente, de financiación, de acceso al mercado y de administración, así como respecto a las medidas contra la competencia y discriminatorias adoptadas por países que no pertenecen a la UE en mercados geográficamente significativos,
- G. Considerando que la falta de territorios potenciales para el desarrollo portuario en Europa, así como la escasez y la fragilidad de los hábitats naturales, destacan la importancia que reviste para el legislador obtener un equilibrio y una claridad jurídica respecto a sus obligaciones medioambientales, económicas y sociales,
- H. Considerando que existe una gran diversidad en el sector portuario europeo, y que se prevé un fuerte crecimiento del mismo durante los próximos años,
- I. Considerando que la ampliación del Canal de Panamá tendrá consecuencias, que probablemente acelerarán la tendencia actual hacia unos buques de mayor tamaño,
- J. Considerando que unas infraestructuras modernas y unas conexiones eficaces con el interior y con las islas son importantes para los puertos,
1. Acoge favorablemente la Comunicación de la Comisión sobre una política portuaria europea, mencionada anteriormente;
 2. Felicita a la Comisión por su enfoque durante la elaboración de esta Comunicación, y en particular por el amplio proceso de consulta en la preparación de la misma;
 3. Acoge con satisfacción el enfoque de la Comisión en el sentido de adoptar medidas de orden indicativo tales como la publicación de directrices o la eliminación de obstáculos administrativos;
 4. Destaca la importancia fundamental que reviste el sector portuario en la Unión Europea desde los puntos de vista económico, comercial, social, medioambiental y estratégico;
 5. Cree que el papel de Comisión es importante para asegurarse de que todos los puertos europeos puedan aprovechar todo su potencial;
 6. Aprueba la intención de la Comisión de publicar orientaciones relativas a la aplicación de la legislación medioambiental comunitaria en el caso de la adaptación de los puertos y de sus infraestructuras, con el objetivo primordial de proteger el medio ambiente marino y las zonas que rodean los puertos; insta a la Comisión a publicar estas orientaciones antes de que concluya 2008;
 7. Considera que los puertos y la naturaleza pueden coexistir de manera sostenible, puesto que la destrucción de la naturaleza a menudo causa perjuicios económicos a otros sectores, como el turismo, la agricultura y la pesca, por lo que pide al Comisario de Transportes que colabore estrechamente con el Comisario de Medio Ambiente en la elaboración y aplicación de las normas y orientaciones de la UE en materia de puertos y medio ambiente;
 8. Considera que el objetivo de estas orientaciones debe ser tratar de la inseguridad jurídica que resulta de algunas directivas en el ámbito del medio ambiente y, al mismo tiempo, abordar verdaderamente la política medioambiental teniendo en cuenta la especificidad de los puertos en la Unión;
 9. Subraya la necesidad de que las autoridades portuarias y locales participen en la elaboración de los planes de gestión de las cuencas fluviales y de los puertos marítimos en lo relativo a la calidad de las aguas, de conformidad con la Directiva 2000/60/CE;
 10. Indica la necesidad de que las autoridades regionales apoyen los esfuerzos para reducir las emisiones de CO₂ procedentes de los buques, y del transporte terrestre y aéreo, mediante la elaboración de planes de gestión de la calidad del aire, de conformidad con el Convenio Marpol y la Directiva 96/62/CE del Consejo, de 27 de septiembre de 1996, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente ⁽¹⁾;
 11. Subraya la necesidad de desarrollar una política europea integrada que impulse la competitividad regional y la cohesión territorial, teniendo en cuenta los aspectos sociales, medioambientales, económicos y de seguridad a todos los niveles territoriales mediante la estructuración de asociaciones interinstitucionales, intersectoriales y multiterritoriales;

(1) DO L 296 de 21.11.1996, p. 55.

Jueves, 4 de septiembre de 2008

12. Observa la preocupación de la Comisión por la distribución de los flujos comerciales en Europa, e indica la diversidad del sector portuario y el crecimiento de los puertos de tamaño pequeño y medio en Europa; considera asimismo que la Comisión debe tener en cuenta los importantes cambios que se esperan en el tráfico marítimo internacional a raíz de las evoluciones tecnológicas y económicas en este sector, de la ampliación del Canal de Panamá y del aumento del tamaño y la capacidad de los buques, que, sin duda alguna, tendrán efectos importantes sobre el sector;

13. Subraya la dimensión territorial del desarrollo de los puertos europeos, en particular la necesidad de una cooperación y armonización transfronterizas entre las regiones portuarias limítrofes; señala la importancia de la Política Europea de Vecindad y de la estrategia regional para los mares Mediterráneo, Báltico y Negro; acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión de elaborar un inventario de los puntos conflictivos entre los puertos de la Unión Europea y los puertos de los Estados limítrofes;

14. Pide a la Comisión que efectúe un seguimiento sistemático del desarrollo de las nuevas tecnologías y métodos de gestión aplicados a escala internacional a los puertos y terminales de servicio para buques, fletes, pasajeros y transportes por carretera, con objeto de promover medidas e iniciativas para el desarrollo de los puertos comunitarios y la mejora de su eficiencia y productividad, en beneficio de éstos y de los usuarios;

15. Considera que los cambios tecnológicos necesarios para permitir a los puertos intermedios afrontar los desafíos que conlleva un mayor volumen de tráfico entrañarán importantes consecuencias financieras para las regiones afectadas; considera que esas regiones deberían poder utilizar para ello los Fondos estructurales para financiar la adquisición de instalaciones tecnológicas avanzadas, crear empleos en sectores innovadores y rehabilitar las zonas urbanas disponibles a raíz del traslado de las actividades portuarias fuera de las ciudades;

16. Considera que la seguridad jurídica del ordenamiento jurídico comunitario en el ámbito marítimo, derivado del marco jurídico internacional, depende de la rápida aprobación del Paquete Marítimo ERIKA III;

17. Hace un llamamiento a la Comisión y a los Estados miembros para que fomenten la cooperación entre los puertos europeos; subraya en este sentido el papel de los puertos en la economía regional de sus zonas de influencia terrestre; subraya, a este respecto, que el desarrollo armonioso de los puertos es un elemento clave de la política marítima integrada de la Unión;

18. Destaca el papel social y cultural de los puertos para la población del interior y considera necesaria una mejor información de los ciudadanos sobre la importancia de los puertos como medio de desarrollo;

19. Considera que el transporte marítimo y fluvial no pueden considerarse por separado del transporte terrestre y aéreo, y que la conexión con el interior reviste una enorme importancia para el éxito comercial de un puerto, por lo que es necesario establecer conexiones entre los puertos, las plataformas logísticas en tierra y los «puertos secos»; a este respecto, cree asimismo que la participación co-modal de los puertos es necesaria en relación tanto con la red transeuropea de transporte (RET-T) como con los futuros corredores verdes de la Comunidad para asegurar un mejor aprovechamiento de las capacidades de transporte en el ámbito del cabotaje y del transporte fluvial, y también por lo que respecta a las conexiones con el transporte terrestre y aéreo, con objeto de garantizar una política de transportes genuina y coherente;

20. Respalda por tanto la intención de la Comisión de evaluar, con ocasión del examen intermedio de la RET-T en 2010 ⁽¹⁾, el estatuto de las conexiones de los puertos con el interior y sus necesidades y consecuencias para una red equilibrada de flujos de transporte;

21. Considera que uno de los objetivos del examen intermedio de la RET-T en 2010 debe ser integrar el transporte marítimo y fluvial con el transporte terrestre a través de los puertos europeos;

22. Pide a las autoridades regionales interesadas que apliquen una política de transporte más multimodal de manera que se incremente, junto con las autopistas, el transporte ferroviario y por vías navegables interiores, que establezcan unas conexiones efectivas de las zonas portuarias con las RET-T y que proporcionen a los puertos unas conexiones más eficaces con el interior del país, en particular mediante el uso del ferrocarril y de las vías navegables interiores;

⁽¹⁾ Artículo 19 del Reglamento (CE) n° 680/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía (DO L 162 de 22.6.2007, p. 1).

Jueves, 4 de septiembre de 2008

23. Constata que los puertos de la UE compiten con puertos de terceros países que, a menudo, no están sujetos a las mismas normas, y deben también hacer frente a las políticas económicas discriminatorias desarrolladas por países vecinos de la UE, por ejemplo mediante políticas arancelarias discriminatorias;
24. Pide a la Comisión que estudie de nuevo los temas de seguridad de los puertos y calcule el incremento de costes con respecto a la competitividad de los puertos europeos;
25. Acoge favorablemente la intención de la Comisión de hacer un recuento de los problemas que padecen los puertos europeos en este ámbito, y pide a la Comisión que considere la elaboración de un registro de los mismos con el fin de abordar de manera específica los problemas que genera la competencia con los puertos de fuera de la Unión Europea y las medidas contra la competencia y discriminatorias adoptadas por países limítrofes de la UE;
26. Destaca la necesidad de fomentar la colaboración con terceros países para elaborar y presentar programas sobre el desarrollo, la coordinación y la transferencia de conocimientos entre puertos vecinos;
27. Considera que la Comisión debería estudiar la posibilidad de crear un programa comunitario sobre la renovación de los buques de carga y, en particular, los destinados al cabotaje y al transporte fluvial;
28. Considera que las nuevas tecnologías, en particular, la informática, son elementos clave que permiten que los puertos europeos, ya sujetos a presiones debidas a la competencia con puertos de terceros países, pero también, en algunos casos, a la falta de espacio para desarrollarse, aumenten su eficacia y su rentabilidad;
29. Insta a la Comisión y a los Estados miembros a acelerar, mediante los órganos competentes, la puesta en marcha de sistemas de pilotaje a distancia con el fin de incrementar la eficacia y la seguridad en la gestión del tráfico en los puertos, así como en las conexiones por carretera;
30. Anima a la Comisión a que prosiga la investigación y la innovación en este sector a través de los programas marco de la Unión, y pide a la Comisión y a los Estados miembros que apoyen la investigación en los ámbitos de la seguridad, con el fin de reducir lo más posible el número de accidentes, de la logística, con el fin de mejorar la utilización del espacio en los puertos, y del medio ambiente, con el fin de reducir, entre otras cosas, las emisiones de CO₂ y la contaminación causada por los residuos;
31. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que apoyen las propuestas ante la Organización Marítima Internacional de sustituir el carburante actual por el diesel para 2020, así como la posibilidad de incluir el sector marítimo en el régimen de comercio de derechos de emisión;
32. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que presten un apoyo activo a la mejora continua de la flota de búsqueda y salvamento (SAR) y de las demás funciones de SAR en los puertos, de conformidad con los Convenios para la seguridad de la vida humana en el mar y sobre búsqueda y salvamento marítimos (SOLAS y SAR) y que sigan incrementando la cooperación entre los Centros de coordinación de salvamento marítimo;
33. Considera necesario seguir desarrollando y promoviendo los programas «Clean-Ship» y «Clean-Port»;
34. Pide a la Comisión y al sector que animen a las compañías marítimas a reducir el número de contenedores vacíos transportados y a utilizar plenamente su capacidad, y que apoyen iniciativas a este fin (por ejemplo, mediante programas de investigación) teniendo en cuenta las necesidades reales y específicas de los clientes y reduciendo el impacto medioambiental;
35. Acoge de manera muy favorable la intención de la Comisión de presentar una propuesta legislativa sobre la creación de un espacio europeo del transporte marítimo sin barreras, y considera que el objetivo de esta propuesta debe ser garantizar una competencia equitativa entre el transporte marítimo y el transporte terrestre en la Unión;
36. Preconiza, pues, eximir a las mercancías despachadas de aduana para la Comunidad de todo control aduanero en el transporte marítimo de corta distancia en la Comunidad y preconiza también, en la medida de lo posible, la creación de zonas portuarias separadas para el tráfico intracomunitario y para el tráfico internacional, así como la simplificación del transporte interior, la normalización y la identificación de contenedores especiales;
37. Pide a la Comisión que reexamine y mejore las medidas para el desarrollo y apoyo del transporte marítimo de corta distancia;

Jueves, 4 de septiembre de 2008

38. Pide a la Comisión que considere la posibilidad de establecer un documento de transporte único para los contenedores en la Comunidad con el fin de simplificar los procedimientos administrativos;
39. Pide a la Comisión que elabore un estudio sobre los fondos proporcionados por las autoridades públicas a los puertos comerciales europeos con el fin de detectar posibles distorsiones de competencia, y que aclare en las orientaciones sobre las ayudas estatales qué tipos de ayuda recibida por las autoridades portuarias deben considerarse ayudas estatales; entiende que no deben considerarse ayudas estatales las posibles inversiones de las autoridades públicas para el desarrollo de los puertos cuando se destinen directamente a mejoras medioambientales o a la descongestión y menor utilización de las carreteras para el transporte de mercancías, sobre todo cuando resulta imprescindible para garantizar la cohesión económica, social y territorial (como en el caso de las islas), excepto cuando sirva para beneficiar a un solo usuario u operador;
40. Insta a la Comisión a que publique unas orientaciones relativas a las ayudas estatales en favor de los puertos en 2008, y opina que estas orientaciones deben abarcar las zonas portuarias como tales, distinguiendo entre las infraestructuras de acceso y defensa, las infraestructuras de explotación y la superestructura, pero sin distinguir entre distintas categorías de puertos;
41. Aprueba la ampliación de las obligaciones de transparencia establecidas por la Directiva 2006/111/CE de la Comisión, de 16 de noviembre de 2006, relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, así como a la transparencia financiera de determinadas empresas ⁽¹⁾, pero pide a la Comisión que considere un umbral mínimo reducido de ingresos anuales en lugar de una obligación absoluta;
42. Señala, en particular, el análisis llevado a cabo por la Comisión en lo relativo a las concesiones portuarias y pide a la Comisión que tenga en cuenta la importancia que reviste para las autoridades portuarias una cierta flexibilidad sobre este tema, en particular, para la renovación de las concesiones vinculadas a grandes inversiones, pero considera que esta flexibilidad no debe servir de excusa para impedir la competencia entre los puertos;
43. Considera de extrema importancia mantener un equilibrio entre la libre prestación de servicios y las solicitudes específicas de los puertos, subrayando a la vez la necesidad de colaboración entre el sector público y el privado con vistas a la modernización de los puertos;
44. Preconiza la utilización de los programas de cooperación territorial europea en el marco de la política de cohesión y de los programas de cooperación en el marco de las políticas de vecindad y de ampliación de la UE, pero también, en la medida de lo posible, la aplicación por parte de la Comisión, los Estados miembros y las autoridades regionales interesadas, de una estrategia transfronteriza de utilización de las capacidades existentes en el contexto de la cofinanciación de las infraestructuras portuarias;
45. Expresa su enérgico apoyo al papel de los puertos de propiedad local gestionados por entidades sin fines de lucro e insta a las autoridades locales, regionales, nacionales y europeas a que tomen medidas para protegerlos del abandono, puesto que sus beneficios sociales, recreativos y turísticos para las comunidades vecinas van más allá de su función económica original;
46. Subraya firmemente que, si se quiere realizar un fructífero debate sobre Europa y su política marítima, debe incluirse el importante papel que el sector europeo de la navegación de recreo desempeña para el desarrollo económico local, puesto que los puertos de recreo no sólo son una ventana hacia el interior y un instrumento eficaz para el fomento de la explotación del puerto y sus alrededores, sino también un servicio de aprovisionamiento esencial para las empresas locales;
47. Acoge favorablemente el hincapié que se ha hecho en el diálogo en el sector portuario; insta a la creación de un comité de diálogo social europeo y considera que debería tratar de temas relacionados con los puertos, incluidos los derechos de los trabajadores, las concesiones y el Convenio no 152 de la Organización Internacional del Trabajo de 1979 sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios);
48. Destaca la importancia de la protección y del más alto nivel de formación de los trabajadores portuarios; apoya la voluntad de la Comisión de proporcionar a los trabajadores portuarios una cualificación básica mutuamente reconocible con el fin de apoyar la flexibilidad en este sector; a este fin, y como primer paso, debería establecerse una comparación entre los diversos sistemas existentes de cualificaciones profesionales para los trabajadores portuarios; considera, sin embargo, que esta cualificación básica no debe tener como consecuencia la disminución del nivel medio de cualificación de los trabajadores portuarios en un Estado miembro;

⁽¹⁾ DO L 318 de 17.11.2006, p. 17.

Jueves, 4 de septiembre de 2008

49. Propone que la temática de las cualificaciones profesionales y de la formación permanente se trate con los interlocutores sociales en el marco del futuro comité de diálogo social europeo;
50. Anima a la Comisión a promover el intercambio de buenas prácticas en el sector portuario en general y, en particular, en materia de innovación y formación de los trabajadores, con objeto de mejorar la calidad de los servicios, de la competitividad y de las inversiones;
51. Acoge con satisfacción la creación de un Día Marítimo Europeo el 20 de mayo de cada año y apoya, en particular, el establecimiento de una «jornada de puertas abiertas» que animaría al público a comprender mejor el trabajo y la importancia del sector portuario;
52. Insta a la Comisión, de acuerdo con la Resolución del Parlamento Europeo, de 8 de mayo de 2008, sobre el Consejo Económico Transatlántico ⁽¹⁾, a que siga esforzándose por garantizar la modificación de la normativa de Estados Unidos, que prevé la exploración de la totalidad de los contenedores con destino a este país, para convertirla en una cooperación basada en el reconocimiento mutuo de los «operadores económicos autorizados» y de las normas de seguridad acordadas en el marco de la Organización Mundial de Aduanas (C-TPAT, SAFE); pide a la Comisión que evalúe los costes potenciales de las medidas relativas a la exploración de la totalidad de los contenedores para las empresas y la economía de la UE, así como sus posibles repercusiones para las operaciones aduaneras;
53. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión, así como a los Gobiernos y a los Parlamentos de los Estados miembros.

⁽¹⁾ «Textos Aprobados», P6_TA(2008)0192.

Transporte de mercancías en Europa

P6_TA(2008)0409

Resolución del Parlamento Europeo, de 4 de septiembre de 2008, sobre el transporte de mercancías en Europa (2008/2008(INI))

(2009/C 295 E/19)

El Parlamento Europeo,

- Vistas las Comunicaciones de la Comisión tituladas «Agenda de la Unión relativa al transporte de mercancías: reforzar su eficiencia, su integración y su sostenibilidad en Europa» (COM(2007) 0606), «Plan de acción para la logística del transporte de mercancías» (COM(2007) 0607), «Hacia una red ferroviaria con prioridad para las mercancías» (COM(2007) 0608) y «Contratos plurianuales en pro de la calidad de la infraestructura ferroviaria» (COM(2008) 0054),
- Vista la Comunicación de la Comisión titulada «La logística del transporte de mercancías en Europa — la clave para la movilidad sostenible» (COM(2006) 0336),
- Vista la Comunicación de la Comisión sobre el despliegue del sistema europeo de señalización ferroviaria ERTMS/ETCS (COM(2005) 0298),
- Vistas las Conclusiones del Consejo, de los días 29 y 30 de noviembre y 3 de diciembre de 2007, sobre la Comunicación de la Comisión titulada «Plan de acción para la logística del transporte de mercancías» y, de 7 de abril de 2008, sobre la Comunicación de la Comisión titulada «Hacia una red ferroviaria con prioridad para las mercancías»,
- Visto el Libro Verde de la Comisión titulado «Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana» (COM(2007) 0551),
- Vista su Resolución, de 5 de septiembre de 2007, sobre la logística del transporte de mercancías en Europa — la clave para la movilidad sostenible ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ DO C 187 E de 24.7.2008, p. 154.