

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre:**

- la «Comunicación de la Comisión — Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia», y
- la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las unidades de carga intermodales»

(COM(2003) 155 final — 2003/0056 (COD))

(2004/C 32/15)

El 29 de abril de 2003, de conformidad con el apartado 1 del artículo 71 y el apartado 2 del artículo 80 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta mencionada.

El 7 de abril de 2003, de conformidad con el artículo 262 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la Comisión decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la comunicación mencionada.

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 10 de octubre de 2003 (ponente: Sr. Chagas).

En su 403º Pleno de los días 29 y 30 de octubre de 2003 (sesión del 29 de octubre), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 83 votos a favor, 2 en contra y 1 abstención el presente Dictamen.

**1. Introducción**

1.1. El desarrollo del mercado único europeo propuesto en la Comunicación de 1985 significó un cambio estructural en la manera de ejercer la actividad económica. Una de las consecuencias de la libre circulación de personas, bienes, capital y servicios —cuyo inicio se fijó el 1 de enero de 1993— fue el inmediato aumento de los servicios de transporte. Dada la incidencia sobre el medio ambiente que probablemente provocaría tal movilidad, la Comisión Europea elaboró un estudio sobre las repercusiones del transporte en el medio ambiente y presentó sus resultados el mismo día en que se firmó el Tratado de Maastricht <sup>(1)</sup>. Este documento presentaba una exhaustiva valoración del impacto del transporte en el medio ambiente y proponía la estrategia para una respuesta comunitaria. El objetivo era entablar un debate público sobre los asuntos relativos al transporte y al medio ambiente <sup>(2)</sup> en el que participasen las instituciones comunitarias y las partes interesadas. Al mismo tiempo, ofrecía una respuesta a cómo integrar la vertiente medioambiental en la política de transportes y proponía concienciar acerca de su importancia, dado el

objetivo del Tratado de Maastricht de lograr un desarrollo sostenible para Europa. El transporte nunca es independiente del medio ambiente: sus efectos dependen del tipo de transporte de que se trate <sup>(2)</sup>.

1.2. A la vista de las conclusiones, se consideró que los principios de desarrollo y crecimiento económico sostenible eran cuestiones centrales en la política europea, puesto que una economía global sólida sólo puede ser sostenible si integra los problemas y los beneficios económicos, sociales y medioambientales en su desarrollo <sup>(3)</sup>/<sup>(4)</sup>. Para alcanzar estos objetivos, la Comisión presentó en 1992 el Libro Blanco relativo al curso futuro de la política común de transportes <sup>(5)</sup>. Este documento plantea dos cuestiones de importancia. En primer lugar, el transporte se interpreta como elemento sin el cual es imposible completar el mercado interior, ni siquiera eliminando las barreras normativas artificiales, lo cual presupone la promoción de la competencia leal en el sector del transporte. En segundo lugar, el documento consideraba que en el transporte debe adoptarse un enfoque global, no basado en las características particulares de cada modo de transporte,

(1) Libro Verde sobre el impacto del transporte en el medio ambiente: una estrategia comunitaria para un desarrollo de los transportes respetuoso con el medio ambiente; COM(92) 46 final de 20.2.1992.

(2) Comunicación de la Comisión — El curso futuro de la política común de transportes — Un enfoque global para la elaboración de un marco comunitario de movilidad sostenible; COM(92) 494 final de 2.12.1992.

(3) Walley, N. y Whitehead, B. (1994) — It's not easy being green, Harvard Business Review, Boston, Estados Unidos, volumen 72, número 3, pp. 46-52.

(4) Clark, R.A. (1994) — The challenge of going green, Harvard Business Review, Boston, Estados Unidos, volumen 72, número 4, pp. 37-50.

(5) COM(92) 494 final de 2.12.1992.

que impulse a abandonar el transporte de mercancías por carretera en favor del transporte marítimo. Este planteamiento se ajustaba a los objetivos del Tratado de Maastricht de promover un desarrollo sostenible, tal como se establece en su artículo 2, y constituía una respuesta al Libro Verde presentado en febrero de 1992.

1.3. El transporte marítimo de corta distancia pasó a convertirse en el punto central de la política de transportes como un instrumento válido para lograr una movilidad sostenible, tras lo cual la Comisión Europea ha presentado una serie de Comunicaciones al respecto. Las más importantes se publicaron en 1995<sup>(1)</sup>, 1997<sup>(2)</sup> y 1999<sup>(3)</sup>. La Comunicación de 1995 ofrece un enfoque global del transporte marítimo de corta distancia. Además de presentar sus ventajas, se ocupa de los retos que deberá superar esta modalidad de transporte marítimo si quiere resolver sus carencias actuales. La Comisión ha abordado tres aspectos: mejorar la calidad y la eficacia del transporte marítimo de corta distancia, mejorar la eficacia y las infraestructuras portuarias y, por último, prepararlo para la Europa ampliada del 1 de mayo de 2004. El documento de 1997, que se presentó como documento de trabajo de los Servicios de la Comisión, respondía a la Resolución del Consejo sobre el transporte marítimo de corta distancia, de 11 de marzo de 1996, en la que se pedía que se elaborasen informes intermedios cada dos años. En él, la Comisión presentaba una serie de medidas aplicadas y previstas. Por último, en la Comunicación de 1999 se examinaba el potencial del transporte marítimo de corta distancia en la perspectiva de un marco sostenible y seguro para la movilidad, de su imagen y de los obstáculos a su desarrollo, y como un componente más del proceso de integración en las cadenas logísticas de transporte europeas. Por otra parte, recomendaba que se prosiguieran las acciones. También en este caso se subrayan las tres razones principales para fomentar el transporte marítimo de corta distancia: (1) promover la sostenibilidad general del transporte para reforzar la cohesión de la Comunidad, (2) facilitar las conexiones entre los Estados miembros y las regiones de Europa y revitalizar las regiones periféricas, y (3) incrementar la eficacia del transporte para responder a las exigencias actuales y futuras que impone el crecimiento económico.

(1) «Comunicación de la Comisión — El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa»: Perspectivas y desafíos, COM(95) 317 final de 5.7.1995.

(2) Informe intermedio de los Servicios de la Comisión tras una Resolución del Consejo sobre el transporte marítimo de corta distancia, 11.3.1996, SEC(97) 877 de 6.5.1997.

(3) Comunicación de la Comisión — El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible. Segundo informe bienal de aplicación, COM(1999) 317 final de 29.6.1999.

1.4. Asimismo, existe en el sitio web de la Comisión una página dedicada al transporte marítimo de corta distancia<sup>(4)</sup> en la que se exponen experiencias que se han saldado con éxito en este ámbito<sup>(5)</sup>. En 1992<sup>(6)</sup>, 1994<sup>(7)</sup> y 1996<sup>(8)</sup>, la Comisión apoyó la celebración de tres mesas redondas que reunieron a representantes del sector y de la Universidad para debatir sobre cuestiones del transporte marítimo de corta distancia. De forma paralela y en línea con las conclusiones del informe del APAS sobre el transporte marítimo de corta distancia y el de EURET sobre la logística marítima, la Comisión ha apoyado numerosos proyectos de investigación dentro del cuarto y el quinto programas marco de investigación. La información sobre esta investigación puede consultarse en una página Web que ha creado la Comisión<sup>(9)</sup>. El rendimiento de estos proyectos es enormemente satisfactorio y su aplicación puede reportar ventajas al transporte marítimo de corta distancia. En estos momentos se evalúa el Sexto Programa marco. Se ha registrado un gran avance gracias a la cooperación eficaz entre las personas de contacto designadas por los gobiernos para el transporte marítimo de corta distancia, los centros de fomento y el Foro de las Industrias Marítimas (FIM), apoyado todo ello por una fuerte inversión y una gran actividad de ventas por parte de la industria del transporte marítimo. Según un estudio de Eurostat de 2002, la cuota de mercado del transporte marítimo de corta distancia ha venido aumentando desde un 34 % en 1970 hasta cerca de un 41 % en 2000. Este crecimiento fue menos destacado entre los años 1990 y 2000, cuando se estabilizó dicha cuota de mercado. A pesar de ello, los índices de crecimiento anual que presentan durante este mismo período el transporte por carretera y el transporte marítimo de corta distancia son muy similares, del 3,4 % y el 3,3 % respectivamente. Durante ese período, el transporte por ferrocarril perdió cuota de mercado, mientras que el transporte por vías navegables mantuvo sus posiciones, registrando recientemente un ligero aumento.

1.5. Para fomentar el transporte marítimo de corta distancia, la Comisión ha ampliado a este modo de transporte el Programa de Acciones Piloto en materia de Transporte Combinado (PACT), decisión que se ha interpretado como un paso adelante para introducir el transporte marítimo de corta distancia en los servicios de transporte intermodal. El PACT finalizó el 31 de diciembre de 2001, pero ha sido sustituido por el programa Marco Polo. Este programa, de ámbito más

(4) [http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/sss/index\\_sss.html](http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/sss/index_sss.html), consultada el 1 de julio de 2003.

(5) [http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/sss/sss\\_successstories\\_files/sss\\_successstories-1.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/sss/sss_successstories_files/sss_successstories-1.htm), consultada el 1 de julio de 2003.

(6) Actas de la 1ª Conferencia y mesa redonda de investigación europea sobre el transporte marítimo de corta distancia, 26 y 27 de noviembre de 1992. Technical University Delft, Londres, Lloyds of London Press, 1993.

(7) Documentación de la 2ª Conferencia y mesa redonda de investigación europea sobre el transporte marítimo de corta distancia — Estrategias para lograr la cohesión en Europa mediante el transporte marítimo de corta distancia, 2 y 3 de junio, Atenas/Vouliagmeni. Delft, Delft University Press, 1994.

(8) Documentación de la 3ª Conferencia y mesa redonda de investigación europea sobre el transporte marítimo de corta distancia, 20 y 21 de junio de 1996, Bergen, Noruega. Delft, Delft University Press, 1996.

(9) [http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/en/pfs\\_5\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/pfs_5_en.html), consultada el 1 de julio de 2003.

amplio, pretende fomentar proyectos de transferencia modal en todos los segmentos del mercado de transporte de mercancías, sobre la base de que sólo podrán recibir ayudas las transferencias modales de transporte viario a transporte marítimo de corta distancia, fluvial y ferroviario.

1.6. Pese a toda esta ayuda, las recientes estadísticas de Eurostat demuestran que la demanda de transporte por carretera ha aumentado y seguirá haciéndolo si no se toman medidas que frenen este crecimiento.

## 2. Propuesta de la Comisión

2.1. A la vista de los desiguales resultados de la política común de transportes, de la congestión a consecuencia del desequilibrio entre los modos de transporte, del esperado crecimiento del transporte en la Unión Europea ampliada y de la necesidad de un transporte para el desarrollo sostenible tal como se propuso en la reunión del Consejo Europeo de Gotemburgo de 2001, en la que se garantizó a los ciudadanos europeos estabilidad económica, seguridad social y un medio ambiente limpio y sostenible, de forma que se estipulaba la evaluación de importantes ámbitos políticos por sus efectos económicos, sociales y ecológicos <sup>(1)</sup>, el Libro Blanco sobre la política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad <sup>(2)</sup> establece una serie de ambiciosos objetivos para garantizar un transporte competitivo y sostenible en 2010.

2.2. En esta Comunicación la Comisión Europea se ocupaba del asunto de la intermodalidad y recalca la necesidad de aprovechar una capacidad escasamente utilizada, como son el transporte marítimo de corta distancia y el ferrocarril, para evitar los numerosos cuellos de botella que aún afectan al transporte y, en consecuencia, al medio ambiente. Dadas las características de ambos modos de transporte y del transporte marítimo de corta distancia en particular, resulta obvio que éste debe contribuir a alcanzar los objetivos de la política de la Unión Europea en general, y de la política común de transportes en particular. La importancia de este asunto es tal que, más recientemente, la reunión informal de Ministros de Transporte de la Unión Europea, celebrada en Gijón en junio de 2002, confirmó una vez más su papel afirmando que «El transporte marítimo de corta distancia es una importante opción para aliviar el crecimiento del tráfico por carretera en aquellas situaciones en las que el mercado del transporte se ajusta a sus específicas características económicas y operativas, pudiendo contribuir a la reducción de la congestión, los accidentes, el ruido y la contaminación del aire. El transporte marítimo de corta distancia en Europa tiene que ser intermodal y, en consecuencia, se debe basar en la complementariedad entre el

modo de transporte marítimo y los modos de transporte terrestres. Por tanto, su desarrollo implica favorecer la integración de los distintos modos de transporte a través de la interconexión e interoperabilidad de las redes de transporte marítima y terrestre (que incluye el transporte por carretera, por ferrocarril y por vías navegables interiores)». Asimismo, el importante papel que desempeña el transporte marítimo de corta distancia volvió a ponerse recientemente de manifiesto en la reunión informal que mantuvieron en julio de 2003 los ministros de transporte de la UE en la ciudad italiana de Nápoles.

2.3. En respuesta a la invitación que los Ministros de Transporte de la Unión Europea dirigieron a la Comisión y a los Estados Miembros con vistas a desarrollar un Plan de acción para aspectos clave que fomentaran el transporte marítimo de corta distancia, incluida su plena integración en cadenas de transporte intermodal en condiciones de eficacia y rentabilidad, y que se espera que sea evaluada por el Consejo en el segundo semestre de 2004, la Comisión presentó el 7 de abril de 2003 una Comunicación sobre un Programa de acción para el fomento del transporte marítimo de corta distancia y una Propuesta de Directiva relativa a las unidades de carga intermodales <sup>(3)</sup>.

### 2.4. *Un programa para el fomento del transporte marítimo de corta distancia*

2.4.1. El objetivo de este programa es enfocar sistemáticamente lo que se ha hecho de forma no sistemática. En este contexto, la Comisión Europea propone el camino que debe seguirse. La Comunicación sometida a examen incluye catorce acciones divididas en medidas para las que se establecen los responsables y el calendario de ejecución. Las catorce acciones abarcan las siguientes cuestiones legislativas, técnicas y operativas que se abordarán a partir de 2003:

#### A. Acciones legislativas

1. Aplicación de la Directiva sobre las formalidades de información para los buques que lleguen a los puertos de los Estados miembros de la Comunidad y salgan de éstos (FAL-OMI)
2. Aplicación del programa Marco Polo
3. Normalización y armonización de las unidades de carga intermodales
4. Autopistas del mar
5. Mejora de los resultados medioambientales del transporte marítimo de corta distancia

(1) [http://eu2001.se/eu2001/news/news\\_read.asp?iInformationID=16063](http://eu2001.se/eu2001/news/news_read.asp?iInformationID=16063), consultada el 2 de julio de 2003.

(2) COM(2001) 370 final de 12.9.2001.

(3) COM(2003) 155 final de 7.4.2003.

**B. Acciones técnicas**

1. Guía de los regímenes aduaneros aplicables al transporte marítimo de corta distancia
2. Determinación y eliminación de los obstáculos a la mejora del transporte marítimo de corta distancia
3. Aproximación de las prácticas nacionales e informatización de los regímenes aduaneros comunitarios
4. Investigación y desarrollo tecnológico

información que figura en la placa de aprobación del CSC y por las que se modifican también algunas de las pruebas de carga y procedimientos de ensayo que exigía el Convenio.

- Reducir hasta un 50 % del tiempo que se invierte en los puntos de transbordo, lo que se traduce en un ahorro del 20 % de los costes directos de transferencia.
- Conseguir una solución intermedia entre los contenedores marítimos y las cajas móviles.

**C. Acciones operativas**

1. Ventanillas administrativas únicas
2. Preservar el papel esencial de las personas de contacto del transporte marítimo de corta distancia
3. Garantizar el buen funcionamiento y la asistencia a los centros de fomento del transporte marítimo de corta distancia
4. Fomentar la imagen del transporte marítimo de corta distancia como alternativa de transporte satisfactoria
5. Recopilación de datos estadísticos

2.5.2. Los objetivos de la propuesta son:

2.5.2.1. Armonización de las características de interoperabilidad de las unidades de carga intermodales

- Normalizar la manutención de las unidades de carga intermodales (UCI), facilitar su almacenamiento y conseguir una sujeción más eficaz en los vehículos de transporte. En otras palabras, para garantizar la eficacia de las operaciones de transbordo, es necesario uniformar los dispositivos de manutención y sujeción de las UCI.
- Elaborar normas armonizadas por clases y categorías de UCI.

2.5.2.2. Creación de una unidad europea de carga intermodal (UECI)

- Europa necesita una unidad de carga intermodal óptima, la UECI, que combine las ventajas de los contenedores (resistencia y posibilidad de apilamiento) y de las cajas móviles (en especial su mayor capacidad). La creación de esta unidad de carga puede interpretarse también como parte del plan para sustituir los contenedores de 45 pulgadas, que estarán permitidos en Europa hasta finales de 2006. Esta UECI podría utilizarse en cuatro modos de transporte (ferrocarril, carretera, transporte marítimo y vías navegables) y apilarse hasta cuatro unidades, al tiempo que se simplificaría su transbordo entre estos modos.

- El uso de la UECI no será obligatorio.
- La UECI será conforme a la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional<sup>(2)</sup>.

2.5. *Propuesta de Directiva relativa a las unidades de carga intermodales*

2.5.1. La segunda parte de esta Comunicación corresponde a la propuesta de Directiva, que se anunció en el Libro Blanco de 2001. Al proponer para los problemas de transporte una solución sostenible que pueda reducir la congestión, especialmente la viaria, la Directiva pretende que la intermodalidad resulte más atractiva para los usuarios del transporte. La propuesta, que se centra en los diversos modos de transporte y no sólo en el transporte marítimo de corta distancia, se ocupa de la cuestión de los contenedores y de las cajas móviles. Son tres las razones en las que se apoya la propuesta:

- A excepción de Irlanda, todos los Estados miembros han firmado el Convenio internacional de 1972 sobre la seguridad de los contenedores (CSC); he aquí una consecuencia de la Recomendación formulada por el Consejo en 1979<sup>(1)</sup>. Por otra parte, sólo los Países Bajos firmaron las enmiendas de 1993 al Convenio, referidas a la

<sup>(1)</sup> Recomendación del Consejo de 15 de mayo de 1979 sobre la ratificación del Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores (CSC), DO L 125 de 22.5.1979, p. 18.

<sup>(2)</sup> DO L 235 de 17.9.1996.

### 2.5.2.3. Seguridad técnica y física de las unidades de carga intermodales

- Garantizar la seguridad del transporte.
- Las nuevas UCI deberán estar provistas de dispositivos de alarma, como precintos electrónicos, para evitar posibles intrusiones.
- La Directiva incluye disposiciones sobre inspecciones periódicas de mantenimiento acordes con las disposiciones recogidas en el Convenio de 1972 de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional (OMI), sobre la seguridad de los contenedores (CSC). Los objetivos de este Convenio son mantener un nivel de seguridad elevado para la vida humana en el transporte y la manutención de contenedores y facilitar el transporte internacional de contenedores estableciendo normas internacionales de seguridad uniformes y aplicables por igual a todos los modos de transporte de superficie. El Convenio tiene dos anexos: el anexo I incluye las normas para el ensayo, la inspección, la aprobación y el mantenimiento de los contenedores, y el anexo II se refiere a los requisitos y pruebas de seguridad estructural, incluidos los detalles para los procedimientos de ensayo.

### 2.5.2.4. Procedimientos de evaluación de la conformidad de las UCI e inspecciones periódicas

- Cumplir todos los requisitos pertinentes que se establecen en la Decisión 93/465/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1993, relativa a los módulos correspondientes a las diversas fases de los procedimientos de evaluación de la conformidad y a las disposiciones referentes al sistema de colocación y utilización del marcado «CE» de conformidad, que van a utilizarse en las Directivas de armonización<sup>(1)</sup>.
- Desarrollar procedimientos de evaluación e inspección conformes a las disposiciones del CSC.

## 3. Observaciones generales

3.1. La elaboración de un programa de acción para fomentar el transporte marítimo de corta distancia es una iniciativa positiva. Este mercado debe tener más transparencia y relieve para compensar su falta de relevancia durante muchos años. Rara vez se pregunta la gente cómo han llegado las mercancías hasta las estanterías de los supermercados y las tiendas, y qué alternativas existen al transporte unimodal, especialmente el viario. Las actuales tendencias en materia de logística y

prácticas comerciales en Europa han obligado a hacer un uso generalizado del transporte por carretera —con sus características particulares<sup>(2)</sup>— a pesar de las ventajas y el potencial que ofrece el transporte marítimo de corta distancia, tal como queda reflejado en la literatura. De hecho, únicamente llegan noticias del sector del transporte marítimo cuando se producen accidentes, especialmente si provocan contaminación. Estos accidentes no ofrecen una buena imagen para el sector en conjunto, para el transporte marítimo de corta distancia en particular ni para el papel que éste desempeña en el comercio internacional y regional. Es natural que la tarea de transformar esta imagen recaiga en las personas de contacto de cada país y en los centros de fomento del transporte marítimo de corta distancia: ellos serán los responsables de cambiar esa imagen.

3.2. El plan de promoción que ahora se propone aborda cuestiones importantes que desde hace algún tiempo provocan cuellos de botella en la circulación de mercancías dentro de Europa por vía marítima o fluvial y que deberán resolverse en el plazo más corto posible si se pretende hacer del transporte marítimo de corta distancia el principal modo de transporte para la circulación de mercancías. La existencia de estos cuellos de botella explica también que entre 1991 y 2000 se haya estabilizado la demanda de transporte marítimo de corta distancia, tal como demuestran las estadísticas de Eurostat de 2002. A pesar de todo ello, se ha llevado a cabo un gran trabajo para aliviar los cuellos de botella aunque se debería lograr aún mayores resultados. Con esta finalidad, tanto la Comisión como las personas de contacto en cada país, los centros de fomento y la industria (el FIM) se han puesto manos a la obra.

### 3.3. *El programa de acción propuesto para el fomento del transporte marítimo de corta distancia*

3.3.1. Aplicación de la Directiva sobre las formalidades de información para los buques que lleguen a los puertos de los Estados miembros de la Comunidad y salgan de éstos (FAL-OMI)

3.3.1.1. Los trámites de la OMI para los buques no son nuevos y deberían haberse aplicado hace tiempo. El Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio FAL), aprobado el 9 de abril de 1965, entró en vigor el 5 de marzo de 1967. Consta de dos partes: los formularios FAL y los

(1) DO L 220 de 30.8.1993.

(2) Las características inherentes al transporte por carretera son la fiabilidad, la regularidad y la frecuencia de su servicio; además, permite hacer pequeños envíos y aplicar estrategias de gestión basadas en el tiempo, como las entregas a tiempo.

certificados FAL. Los formularios FAL son una lista de documentos que las autoridades públicas pueden exigir a los buques, con recomendaciones sobre la información máxima y el número de ejemplares que se solicitarán <sup>(1)</sup>.

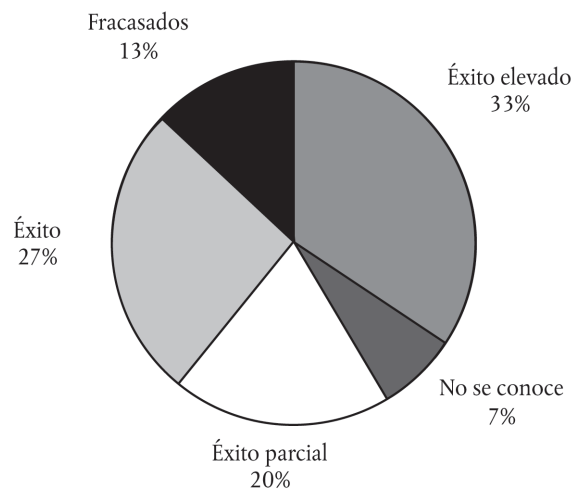
3.3.1.2. El problema que plantea su falta de aplicación se debe, en parte, a las autoridades portuarias y aduaneras. Éstas no aplican coherentemente la reglamentación comunitaria vigente y, de esta manera, imponen a los buques requisitos distintos. Además, las navieras prefieren utilizar sus propios formatos en lugar de los de la OMI. Esta circunstancia les permite hacer uso del logotipo de la empresa en sus propios documentos. A la luz de esto y de lo expuesto en el punto 3.3.1.1, se debe reconocer lo estricto del plazo establecido para la aplicación de la Directiva, el 9 de septiembre de 2003. Junto a estas consideraciones cabría plantearse también el empleo de medios electrónicos para cumplimentar las formalidades de los buques, incluso en alta mar. La mayor parte de las mercancías que se pierden se debe a que el flujo de información no se corresponde con el tiempo real. Todas las formalidades portuarias deberían haberse gestionado ya en el momento en que el buque llega a puerto para evitar cualquier retraso en la cadena internacional de abastecimiento. Agilizar los procesos de interconexión y portuarios es el siguiente paso para mejorar su rendimiento y, por lo tanto, la posición del transporte marítimo de corta distancia respecto a otros modos de transporte.

### 3.3.2. Aplicación del programa Marco Polo

3.3.2.1. El programa Marco Polo es una buena iniciativa de apoyo para la creación de unos servicios de transporte marítimo de corta distancia integrados en las cadenas de abastecimiento logístico multimodal. El reducido número de proyectos del PACT que incluían una fase marítima y su grado de éxito son un buen indicador de los resultados que cabe esperar de los proyectos Marco Polo (véase la figura 1). No obstante, debe tenerse en cuenta que el grado de éxito del

programa Marco Polo dependerá de la voluntad de quienes realizan transporte marítimo de corta distancia de participar en este programa y aprovechar lo que ofrece. A la vista de esto, se precisa un cambio de actitud de los operadores de transporte marítimo de corta distancia respecto a la investigación. Salvo en contadas excepciones, el transporte marítimo de corta distancia se muestra reacio a participar en estos proyectos, pues teme facilitar información y que pudiera llevarles a perder cuota de mercado en favor de sus competidores. Además, se teme que las subvenciones, especialmente las destinadas a la puesta en marcha de los servicios, falseen la competencia en detrimento de los ya existentes. Por consiguiente, este proyecto deberá llevarse a la práctica garantizando una plena transparencia sobre la base de criterios objetivos.

Figura 1: Grado de éxito de proyectos del PACT con una fase marítima



### 3.3.3. Normalización y armonización de las unidades de carga intermodales

3.3.3.1. La falta de normalización complica y retrasa las operaciones de mantenimiento, lo que se traduce en un incremento de los costes de fricción de la intermodalidad. Por otra parte, todo ello dificulta las inversiones en unidades de carga intermodales. Las cajas móviles están limitadas al transporte terrestre y a viajes cortos en transbordadores de carga horizontal, mientras que los contenedores se usan principalmente en los modos marítimo y fluvial. La acción propuesta pretende normalizar y armonizar las unidades de carga intermodales de forma que su paso de un modo de transporte a otro se realice de la manera más efectiva y eficaz, ya que se debe limitar al mínimo imprescindible el tiempo necesario para su mantenimiento en puerto o en terminales de vías navegables. Por tanto, un sistema normalizado y armonizado no puede sino aportar valor al sector intermodal y a una movilidad europea sostenible. Este punto se trata con más detalle en el punto 3.4.

<sup>(1)</sup> Estos documentos son: declaración general OMI, declaración de carga, declaración de provisiones del buque, declaración de efectos de la tripulación, lista de la tripulación, lista de pasajeros y mercancías peligrosas. Se exigen otros dos documentos en aplicación del Convenio Postal Universal y el Reglamento Sanitario Internacional. La lista de certificados que deben llevar a bordo los buques depende del tipo de embarcación y son los siguientes: certificado internacional de arqueo, certificado internacional de francobordo, normas de estabilidad intacta, normas de control de daños, documento relativo a la dotación mínima de seguridad, certificados de capitanes, oficiales o marineros, certificado internacional de prevención contra la contaminación por hidrocarburos, libro registro de hidrocarburos, plan de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos; plan de gestión de basuras, libro registro de basuras, manual de sujeción de la carga, certificado de gestión de la seguridad y documento de conformidad (código internacional de gestión de la seguridad (IGS)).

### 3.3.4. Autopistas del mar

3.3.4.1. Las autopistas del mar son rutas aptas para el transporte marítimo de corta distancia, seleccionadas por una serie de criterios, como la navegación segura, una menor distancia entre puertos, la integración en las redes transeuropeas y la promoción de la intermodalidad. El objetivo de estas autopistas del mar estriba en acabar con los cuellos de botella en Europa, incluidas las limitaciones geográficas y urbanas que impiden una circulación de mercancías sin interrupciones. Además, deben cumplir los requisitos de las navieras respecto a su estrategia logística y han de utilizarse para fomentar otras modalidades de transporte marítimo diferentes al transporte marítimo de línea regular como, por ejemplo, el transporte de cargas a granel (secas y líquidas). Las navieras no conceden importancia a cómo pasa la mercancía por los puertos. Operan únicamente en función del tiempo y, a tal efecto, deben asegurarse de que la mercancía esté disponible cuando la necesiten. Tanto las autopistas del mar como las rutas que se elijan para promover este concepto deberán estar libres de cuellos de botellas, lo cual implica la aplicación de algunas de las medidas adoptadas en la Comunicación COM(2003) 155 final antes de que las autopistas del mar se conviertan en una realidad.

### 3.3.5. Mejora de los resultados medioambientales del transporte marítimo de corta distancia

3.3.5.1. El transporte marítimo es un modo de transporte menos perjudicial para el medio ambiente que otras alternativas<sup>(1)</sup>. Aunque es comprensible la necesidad de reducir la contaminación medioambiental para cumplir el protocolo de Kioto, el sector del transporte soportará una carga adicional. Si se examina la estructura de costes de un buque puede constatar que algunos recursos se utilizan únicamente para cumplir la normativa medioambiental internacional relativa a emisiones marítimas, con arreglo a las exigencias de SOLAS/MARPOL. El propio sector lleva a cabo actividades de investigación y desarrollo que ya contribuyen a reducir la contaminación. Éste es el caso, por ejemplo, del sistema EcoSilencer, desarrollado por la empresa canadiense Marine Engineer<sup>(2)</sup>. En consecuencia y pese a que se trate de una acción para promocionar el transporte marítimo de corta distancia, no se considera esencial. El problema no lo plantea el transporte marítimo, sino el transporte por carretera, que aún está muy lejos de cumplir la legislación. El transporte aéreo también es un importante foco de contaminación. La atención debe centrarse en otros modos de transporte y plantearse si respetan el mismo principio de «quien contamina paga».

### 3.3.6. Guía de los regímenes aduaneros aplicables al transporte marítimo de corta distancia

3.3.6.1. Las cuestiones aduaneras son cruciales para el transporte marítimo de corta distancia. La Comisión se ocupó de estos asuntos en 2002<sup>(3)</sup>: estableció la normativa aduanera de la UE en relación con el transporte marítimo de corta distancia para facilitar su utilización. En este documento la Comisión utiliza el concepto propuesto en 1998 de «servicio marítimo regular», equivalente al transporte por carretera, según el cual los buques que sólo navegan entre puertos europeos no tienen que demostrar que las mercancías que transportan corresponden a un «servicio marítimo regular autorizado». En respuesta al documento de la Comisión sobre los procedimientos aduaneros en el ámbito del transporte marítimo de corta distancia, las industrias marítimas hicieron suya la prioridad de promover el uso del procedimiento simplificado basándose en la figura del «servicio marítimo regular autorizado». Sin embargo, con esto no es suficiente, porque el problema subyacente tiene que ver con el ritmo de aplicación y porque cabe también la posibilidad de que algunos países concedan una mayor importancia que otros a su política marítima nacional. Del mismo modo, el plazo establecido para la aplicación de la Directiva debe considerarse estricto. Si no se resuelve, el transporte marítimo de corta distancia no podrá operar ni alcanzar los resultados que espera la Comisión Europea.

### 3.3.7. Determinación y eliminación de los obstáculos a la mejora del transporte marítimo de corta distancia

3.3.7.1. Este problema ha suscitado un gran debate en las distintas comunicaciones europeas sobre el transporte marítimo de corta distancia, en los medios de comunicación y en algunos trabajos académicos que están realizándose. Uno de los más recientes, elaborado por Paixão y Marlow (2002), revisaba los puntos fuertes y débiles del transporte marítimo de corta distancia con el objetivo de condensar todos los elementos en un solo documento, una reseña bibliográfica<sup>(4)</sup>. Como tal, es necesario abordar a fondo la problemática de los cuellos de botella allí donde existan. Sin embargo, si se pretende determinar y eliminar futuros cuellos de botella nuevos, habrá que recurrir a los corredores de transporte y, en ese sentido, el programa Marco Polo contribuirá significativamente a su desaparición. Esta medida puede considerarse parte

(1) Unión Internacional de Ferrocarriles (2000): The way to sustainable mobility. Cutting the external costs of transport. Unión Internacional de Ferrocarriles.

(2) Fairplay Solutions (2003). Scrubbing out the Sox. Ferry trials promise cleaner air. Fairplay Solutions, junio, p. 6.

(3) Documento de trabajo de los servicios de la Comisión: Guía de los regímenes aduaneros aplicables al transporte marítimo de corta distancia, SEC(2002) 632, de 29.5.2002.

(4) Paixão, A.C. y Marlow, P.B. (2002). Strengths and weaknesses of short sea shipping, Marine Policy, Pergamon, Londres, Reino Unido, vol. 26, nº 3 (mayo), pp. 167-178.

de la aplicación del enfoque del programa Marco Polo y, si se acepta esta circunstancia, deberían abordarse de manera conjunta. Por otra parte, sería de gran utilidad actualizar un estudio realizado sobre las rutas con más potencial para el transporte marítimo de corta distancia<sup>(1)</sup>. De este modo, la Comisión Europea podría señalar qué rutas tienen el mayor potencial para el transporte marítimo de corta distancia.

### 3.3.8. Aproximación de las prácticas nacionales e informatización de los regímenes aduaneros comunitarios

3.3.8.1. También ésta es una medida esencial, estrechamente vinculada a la que se presenta en el punto 3.3.6. Debe darse prioridad a la utilización de sistemas electrónicos para promover la entrega rápida de información y documentación y para acelerar los procedimientos aduaneros de la carga y del barco. Sin unos flujos de información adecuados es imposible que funcionen los flujos físicos, lo cual producirá costes de fricción en toda la cadena.

### 3.3.9. Investigación y desarrollo tecnológico

3.3.9.1. Este aspecto será de gran utilidad, puesto que ayudará considerablemente a resolver algunos de los problemas tecnológicos que presenta la integración del transporte marítimo de corta distancia en las cadenas de abastecimiento logístico multimodal. No obstante, la investigación deberá también examinar los aspectos estratégicos del transporte marítimo de corta distancia. Se trata de un punto que la mayor parte de los estudios de investigación evita abordar, pero que ya debe tomarse en consideración.

### 3.3.10. Ventanillas administrativas únicas

3.3.10.1. Este punto debe verse en relación con los puntos 3.3.1, 3.3.6 y 3.3.8. No puede desarrollarse aisladamente y su aplicación debe llevarse a cabo en el plazo más breve posible. La aplicación deberá tener lugar de forma simultánea y a escala europea.

### 3.3.11. Preservar el papel esencial de las personas de contacto del transporte marítimo de corta distancia

3.3.11.1. Las personas de contacto, representantes de las administraciones marítimas nacionales, deben mostrarse más

activas a la hora de determinar los cuellos de botella existentes y de crear programas para la promoción del transporte marítimo de corta distancia. Para ello se precisa una estrecha colaboración con el sector y con los centros de fomento del transporte marítimo de corta distancia, a fin de desarrollar una acción nacional concertada. En consecuencia, es importante supervisar su trabajo para garantizarles el papel esencial que les corresponde en el transporte marítimo de corta distancia.

### 3.3.12. Garantizar el buen funcionamiento y la asistencia a los centros de fomento del transporte marítimo de corta distancia

3.3.12.1. Este aspecto deberá abordarse junto con el punto 3.3.11. También en este caso es preciso supervisar su trabajo: es inútil tener una red de centros de fomento del transporte marítimo de corta distancia si sus actividades no cumplen los requisitos ni alcanzan los resultados esperados.

### 3.3.13. Fomentar la imagen del transporte marítimo de corta distancia como alternativa de transporte satisfactoria

3.3.13.1. Forma parte del trabajo desarrollado por las personas de contacto para el transporte marítimo de corta distancia (véanse los puntos 3.3.12 y 3.3.11). No obstante, desde el punto de vista de la mercadotecnia, el mejor modo de fomentar el transporte marítimo de corta distancia consiste en prestar unos servicios de transporte eficaces y eficientes. En este sentido también corresponde al transporte marítimo de corta distancia desarrollar las estrategias logísticas correctas que conduzcan a su integración en las cadenas de abastecimiento logístico multimodal<sup>(2)</sup>. La mejor manera de promover un servicio es dar a los clientes lo que quieren y a su plena satisfacción: el boca a boca puede tener efectos negativos, pero también puede reportar ventajas.

### 3.3.14. Recopilación de datos estadísticos

3.3.14.1. Es un aspecto ya tratado en diversas Comunicaciones de la Comisión. La falta de información estadística representa un problema a la hora de elaborar análisis de mercado. Estos análisis son necesarios para ayudar a los operadores marítimos de corta distancia a determinar dónde desempeñarán sus actividades y qué nuevos servicios podrían desarrollarse. No obstante, sin esta clase de información, la investigación de mercados es mínima y ello impide el desarrollo de estudios sobre la viabilidad de posibles corredores de

(1) Comunicación de la Comisión — El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Perspectivas y desafíos, COM(95) 317 final de 5.7.1995, pp. 8-12.

(2) Véase Casaca, A.C.F.C.P. (2003), The competitiveness of short sea shipping in multimodal logistics supply-chains. Tesis doctoral inédita, Universidad de Cardiff.

transporte. Este trabajo ya se propuso en la Comunicación de 1992, pero su aplicación ha quedado rezagada. Es una cuestión que precisa una estricta supervisión.

### 3.4. *La Directiva sobre las unidades de carga intermodales*

3.4.1. Como ya se señala en el punto 2.5, esta Directiva se ocupa de cuatro cuestiones importantes: (1) la armonización de las características de interoperabilidad de las unidades de carga intermodal (UECI); (2) la creación de una unidad europea de carga intermodal (UECI); (3) la seguridad técnica y física de las unidades de carga intermodales; (4) los procedimientos de evaluación de la conformidad de las UCI e inspecciones periódicas.

3.4.2. Los puntos (1), (3) y (4) pretenden resolver la falta de intermodalidad en el transporte marítimo de corta distancia y alentar la aplicación de determinadas normas y reglamentos en la legislación nacional de los Estados miembros. Esta acción debe interpretarse como un paso adelante, pues es mucho lo que aún queda por hacer en el ámbito portuario y en relación con la integración del transporte marítimo de corta distancia en las cadenas de transporte. Éstas serán la fuerza motriz de los cambios que aún debe experimentar este sector.

3.4.3. En cuanto al punto (2), la unidad europea de carga intermodal que se propone pretende ofrecer una solución que responda a las características del transporte por carretera, ferrocarril, marítimo de corta distancia y vías navegables interiores. Por esta razón, la UECI se ha diseñado de conformidad con la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, y es de aplicación a todos los modos de transporte. La UECI no tiene que aplicarse obligatoriamente al transporte marítimo de corta distancia, como cabría interpretar al leer la Comunicación completa. La Directiva afirma claramente que el uso de la UECI no será obligatorio.

3.4.4. La UECI propuesta debe verse como posible alternativa a los contenedores actuales de 45 pulgadas, que podrán seguir circulando por las carreteras europeas hasta finales de 2006, que estarán prohibidos en las carreteras europeas a partir del 1 de enero de 2007 y que ofrecen algunos operadores de corta distancia. Es decir, que la UECI pretende llenar el vacío que se producirá en un momento determinado. Asimismo, permitirá al transporte por carretera aprovechar al máximo su capacidad, puesto que estas cajas admiten un 30 % más de palés, con lo que se reducirá el número de camiones en circulación por la red europea de carreteras y, en consecuencia, el impacto medioambiental.

3.4.5. No todas las unidades europeas de carga podrán utilizarse en todas las rutas ni en todos los buques. Si se pretende que el transporte marítimo de corta distancia resulte

rentable en ciertas rutas, como ocurre ahora, deberá combinar dos tipos de transporte: el de distribución y el puramente intraeuropeo. El primero es el transporte marítimo normal de A a B y es una ampliación de las rutas de alta mar, mientras que el segundo es un enfoque mucho más específico que atiende a los requisitos concretos de las navieras. El primero corresponde particularmente a las rutas marítimas de corta distancia de norte a sur, en las que los buques son, en su mayoría, portacontenedores celulares. No obstante, incluso en estas rutas existe la posibilidad de transportar un número reducido de UECI en la popa del barco o en su superestructura, siempre que el diseño de la UECI respete la anchura de los contenedores tradicionales de 20 y 40 pulgadas. Si se consigue, el transbordo de mercancías de la carretera al mar será una realidad.

3.4.6. En este medio, y habida cuenta de que la rentabilidad de un buque portacontenedores depende del número de unidades que transporte, y no de la carga real de los contenedores, es importante que los operadores de transporte marítimo de corta distancia negocien directamente con los usuarios de los servicios de transporte marítimo de corta distancia un servicio de puerta a puerta, en lugar de hacerlo con los transportistas de mercancías o los terceros operadores. Esto se explica por dos razones: el mercado del transporte marítimo de corta distancia sufre un exceso de capacidad y siempre hay sistemas alternativos para transportar las mercancías. A falta de nuevos datos, es muy importante la conclusión a la que llegó el APAS en su informe de 1996 sobre el transporte marítimo de corta distancia, que forma parte de un estudio elaborado para desarrollar el cuarto programa marco. Las navieras están dispuestas a renunciar al transporte unimodal en favor de un transporte intermodal que incluya una fase marítima si los costes puerta a puerta se reducen en un 35 % para compensar la cantidad de carga que debe haber en la cadena logística. Así se sugiere que el transporte de UECI por parte de operadores marítimos de corta distancia mantendrá un equilibrio entre la calidad y los costes del servicio.

3.4.7. Sin embargo, si ambas unidades —tanto las UECI como los contenedores tradicionales de 20 y 40 pulgadas— mantienen las dimensiones de la propuesta, será prácticamente imposible que los operadores marítimos de corta distancia puedan incorporarlas en sus rutas comerciales norte-sur, ya que la existencia de dos unidades distintas supondría una pesadilla desde un punto de vista logístico. El primer inconveniente lo constituyen las dimensiones de las guías celulares fijas en los buques —algo que también afecta a la carga transportada en cubierta—, a pesar de que ya existen en el mercado guías celulares móviles que se ajustan a las dimensiones de las unidades de carga. El problema es que su utilización resulta muy costosa, por no mencionar el espacio que puede perderse en las bodegas de los barcos, algo que, en último término, podría ocasionar una reducción de los ingresos. En consecuencia, se han de tener presentes tanto la anchura y longitud de estas unidades, como las dimensiones actuales de

las guías celulares fijas. En segundo lugar, la adopción de las nuevas UECI en las rutas comerciales marítimas de corta distancia norte-sur exige nuevas inversiones por parte de los operadores en nuevos buques construidos expresamente a este fin, algo que suscita dudas si se tienen en cuenta las condiciones actuales del mercado. Además, una nueva unidad requiere también nuevos sistemas de seguimiento y rastreo. Llegado este punto, cabe preguntarse quién va a correr con los gastos de este nuevo sistema de transporte tan innovador y revolucionario. Lo más probable es que muchos de los operadores de corta distancia sigan actuando como han venido haciéndolo hasta ahora e incluso cabe la posibilidad de que pasen por alto las operaciones marítimas estrictamente de corta distancia. Es posible, incluso, que prefieran suscribir contratos con los operadores más grandes, que ya realizan rutas de alta mar, y conseguir ciertos ingresos —aunque sean reducidos—, en lugar de exponerse al riesgo de aplicar un nuevo sistema que costará cientos de euros y que, en último término, no se utilizará, puesto que las navieras seguirán recurriendo al transporte por carretera. La oposición que mantiene el sector del transporte viario a estas nuevas unidades de carga también desempeña un importante papel en esta situación.

3.4.8. Por otro lado, la introducción de las UECI plantea al sector de la navegación interior problemas difícilmente superables. Por lo que respecta a la anchura, como ya se admite en la propuesta, disminuirá la capacidad de carga de algunas gabarras, dado que únicamente pueden colocarse a bordo tres UECI consecutivas en lugar de cuatro, lo cual ocasionará problemas desde el punto de vista comercial. También conviene destacar que la altura de la UECI es un aspecto importante por lo que respecta a la altura reglamentaria de muchos puentes de Europa. La UECI es bastante más alta (2,67 m) que un contenedor ISO de 2,59 m, que ya tiene dificultades para pasar bajo algunos puentes. La eficiencia que se pretende con respecto al número de palés apilados se anularía si, como consecuencia de la altura de la UECI, se puede transportar una capa menos.

Además, contrariamente a lo que se sugiere en la propuesta, la adaptación de los buques resulta muy costosa, sobre todo cuando se refiere, por ejemplo, a las guías celulares de los contenedores. Hasta ahora, los nuevos buques se construyen en función de la anchura de los contenedores marítimos actuales, y la anchura de las esclusas también depende de dichas dimensiones.

3.4.9. Por todo ello, y teniendo en cuenta las circunstancias actuales, el probable mercado de las UECI habrá que buscarlo en las rutas comerciales de transporte marítimo de corta distancia en las que los operadores emplean transbordadores de carga horizontal, en las que predominan los remolques y semirremolques, y donde se cuenta con experiencia a la hora de utilizar tipos de unidades como «STORA Box». Éste es especialmente el caso del norte de Europa, incluida la zona del Báltico, donde ya se emplean muchas embarcaciones de este tipo. Otro aspecto de gran influencia es la concentración industrial en esta región: alrededor del 70 % de la industria de la Unión Europea se encuentra en el Reino Unido, Alemania, Francia, Dinamarca, Suecia, Finlandia, Irlanda y los Países Bajos.

3.4.10. A la vista de lo expuesto, el mercado determinará el número de unidades europeas de carga que deben emplear los operadores de transporte marítimo de corta distancia en un momento en el que se prevé su participación en la adquisición únicamente cuando estén seguros de disponer de una cuota de mercado que cubra la inversión realizada. No obstante, los operadores marítimos de corta distancia deberán aplicar al final dos sistemas distintos para controlar los contenedores marítimos tradicionales y las nuevas unidades intermodales. Esto representa un coste adicional para un sector que ya soporta muchas presiones. Un resultado importante de la introducción de esta unidad de carga es la posibilidad de que los operadores vean más allá de sus respectivos modos de transporte y, por primera vez, se aborde la cuestión de la complementariedad entre los distintos modos, algo que contribuye al desarrollo de las cadenas de transporte intermodal. Este aspecto tiene especial importancia para el transporte marítimo de corta distancia, puesto que durante muchos años este sector ha adoptado, en general, una gestión centralizada que refleja una renuencia a delegar el proceso decisorio, lo que constituye un reflejo de la cultura de control aplicada por la familia fundadora (Evangelista y Morvillo, 1998) (1).

3.4.11. Pese a ello, deben tenerse presentes las siguientes reflexiones siempre que se incorpore una nueva tecnología o legislación al transporte marítimo en general y al transporte marítimo de corta distancia en particular. El sector del transporte marítimo ya hace frente a un aumento de los costes como consecuencia de las normas y reglamentos en materia de seguridad y medio ambiente que debe cumplir para garantizar un transporte marítimo seguro. La nueva unidad europea de carga intermodal obligará a los operadores marítimos de corta distancia a realizar inversiones adicionales. Puesto que las tarifas de flete son muy bajas en la actualidad y dado que aún falta mucho para que el transporte por carretera se haga cargo de sus costes externos, ¿estarán dispuestos los operadores marítimos de corta distancia a dar el paso y aplicar el nuevo sistema?

### 3.5. Otras cuestiones

3.5.1. Aunque no se contempla en esta Comunicación, debe tenerse presente el nuevo código PBIP. De cara a la lucha contra la delincuencia organizada y la inmigración ilegal, su aplicación supondrá una exigencia más que deberá satisfacer el transporte marítimo de corta distancia. Ha llegado el momento de que las navieras asuman la responsabilidad de cumplir las Reglas de La Haya y La Haya-Visby relativas a los conocimientos de embarque. Las navieras se muestran a menudo reacias a declarar el tipo de mercancía que se transporta en un contenedor. Es preciso cambiar esta práctica tan arraigada. Hay que reflexionar detenidamente sobre la

(1) Evangelista, P. y Morvillo, A. (1998), *The Role of Training in Developing Entrepreneurship: The Case of Shipping in Italy*. *Maritime Policy and Management*, 25(1), pp. 81-96.

manera de hacerlo, para no amedrentar a las navieras y evitar que se decanten por el transporte viario en lugar del transporte marítimo de corta distancia, que debe verse como «el camión del mar».

3.5.2. Si se clasificaran por orden de importancia todas estas acciones destinadas a fomentar el sector del transporte marítimo de corta distancia, la lista sería la siguiente:

Prioridad	Tipo de acción
Primera	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aplicación de la Directiva sobre las formalidades de información para los buques que lleguen a los puertos de los Estados miembros de la Comunidad y salgan de éstos (FAL-OMI)</li> <li>6. Guía de los regímenes aduaneros aplicables al transporte marítimo de corta distancia</li> <li>8. Aproximación de las prácticas nacionales e informatización de los regímenes aduaneros comunitarios</li> <li>10. Ventanillas administrativas únicas</li> </ol>
Segunda	<ol style="list-style-type: none"> <li>14. Recopilación de datos estadísticos</li> </ol>
Tercera	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Aplicación del programa Marco Polo</li> <li>3. Unidades de carga intermodales</li> <li>4. Autopistas del mar</li> <li>7. Determinación y eliminación de los obstáculos a la mejora del transporte marítimo de corta distancia</li> </ol>
Cuarta	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Mejora de los resultados medioambientales del transporte marítimo de corta distancia</li> <li>9. Investigación y desarrollo tecnológico</li> </ol>
Quinta	<ol style="list-style-type: none"> <li>11. Preservar el papel esencial de las personas de contacto del transporte marítimo de corta distancia</li> <li>12. Garantizar el buen funcionamiento y la asistencia a los centros de fomento del transporte marítimo de corta distancia</li> <li>13. Fomentar la imagen del transporte marítimo de corta distancia como alternativa de transporte satisfactoria</li> </ol>

3.5.3. En conjunto, el programa de fomento es positivo, pero su aspecto más importante estriba en mantener los plazos más ajustados posibles.

3.5.4. Por lo que respecta a los responsables de la aplicación de las medidas previstas, cuantos más intervengan en el sistema, peor será la situación. Cabría la posibilidad, incluso, de conflictos de intereses entre ellos. Parece sensato que la responsabilidad de aplicar las medidas recaiga en una única figura nacional, que respondería ante la Comisión en todas las

cuestiones relativas al programa propuesto. Las estrategias de carácter nacional que adoptara dependerían del contexto de cada país, aunque deberían planificarse con vistas a la aplicación de las medidas propuestas.

#### 4. Conclusiones

4.1. A la luz de lo anterior, y sin perjuicio de las observaciones formuladas, el Comité Económico y Social Europeo respalda la Comunicación de la Comisión sobre el programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia.

4.2. El éxito del transporte marítimo de corta distancia depende del estricto respeto de los plazos que la Comisión propone en su Comunicación. Para evolucionar hacia la intermodalidad es preciso eliminar primero determinados cuellos de botella del transporte marítimo de corta distancia.

4.3. Hay que llevar a cabo una supervisión continua de la aplicación: deberán aplicarse medidas inmediatas cuando la ejecución de las acciones no cumpla los plazos propuestos.

4.4. Por lo que se refiere a la propuesta de Directiva relativa a las unidades de carga intermodales, el Comité Económico y Social Europeo respalda los objetivos que en ella se fijan, pero considera que todavía se deben abordar determinadas cuestiones. En la lista siguiente se recogen algunas de las cuestiones que deberían tenerse en cuenta:

- Es preciso aclarar a los operadores de los diferentes modos de transporte el concepto de unidad europea de carga intermodal. La propuesta actual no se refiere a un modo de transporte en particular, sino a todos y cada uno de ellos, ya sean por carretera, ferrocarril o vía marítima o fluvial.
- La definición de las dimensiones de las unidades europeas de carga intermodales, puesto que no cumplen las especificaciones técnicas para los buques portacontenedores que viajan por aguas europeas:
  - respecto a su anchura, sólo si estas unidades van a transportarse en cubierta, como los contenedores de 45 pulgadas;
  - respecto a su anchura y longitud si van a transportarse en la bodega del barco.
- Las dificultades que surgirán a la hora de utilizar las nuevas unidades de carga intermodales en determinados modos de transporte y determinadas rutas debido a su mayor tamaño (restricciones impuestas por túneles, puentes, etc.)

— Los elevados costes que supone la adaptación de las actuales infraestructuras tanto en tierra como en el mar para utilizar la nueva unidad de carga inermodal.

Si no se toman estas medidas, el rendimiento del transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo se verá considerablemente afectado y los operadores de este modo de transporte se verán sometidos a nuevas presiones.

Bruselas, 29 de octubre de 2003.

*El Presidente*

*del Comité Económico y Social Europeo*

Roger BRIESCH

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CEE) nº 1408/71 del Consejo relativo a la aplicación de los regímenes de seguridad social a los trabajadores por cuenta ajena, a los trabajadores por cuenta propia y a los miembros de sus familias que se desplazan dentro de la Comunidad, y el Reglamento (CEE) nº 574/72 del Consejo por el que se establecen las modalidades de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1408/71, en lo que se refiere a la armonización de los derechos y la simplificación de los procedimientos»**

(COM(2003) 378 final — 2003/0138 (COD))

(2004/C 32/16)

El 10 de julio de 2003, de conformidad con el artículo 262 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta mencionada.

El Comité Económico y Social Europeo decidió nombrar al Sr. Boldt ponente general para la elaboración de un dictamen sobre este asunto.

En su 403º Pleno de los días 29 y 30 de octubre de 2003 (sesión del 30 de octubre), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 71 votos a favor y 2 abstenciones el presente Dictamen.

## 1. Introducción

1.1. El Reglamento (CEE) nº 1408/71 ha sufrido numerosas modificaciones para adaptarse a los cambios que se han producido en los regímenes de seguridad social de los Estados miembros y a sentencias del TJE, que afectarán a la futura aplicación de dicho Reglamento. Los trabajos para reformar el Reglamento con vistas a su simplificación y modernización están en marcha desde 1999. El Comité Económico y Social Europeo ya se ha pronunciado en torno a estas modificaciones, entre otros, en los siguientes dictámenes: «Aplicación de los regímenes de Seguridad Social/Trabajadores en desempleo»<sup>(1)</sup>, «Regímenes de Seguridad Social/Trabajadores por cuenta ajena»<sup>(2)</sup>, «Aplicación de los regímenes de Seguridad Social a los trabajadores»<sup>(3)</sup>, «Ampliación del Reglamento (CEE)

nº 1408/71 a nacionales de terceros países»<sup>(4)</sup>, «Aplicación de los regímenes de Seguridad Social a los trabajadores por cuenta ajena que se desplazan dentro de la Comunidad»<sup>(5)</sup> y «Regímenes de Seguridad Social»<sup>(6)</sup>.

1.2. Las modificaciones al Reglamento (CEE) nº 1408/71 deberán ir acompañadas también de cambios en el Reglamento 574/72, por el que se establecen las modalidades de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1408/71, que se ajusten a dichas modificaciones.

1.3. En los últimos años se ha prestado una especial atención a la libre circulación de personas en el territorio de la Unión. Así pues, es muy importante que los ciudadanos comunitarios puedan obtener sin mayores impedimentos la asistencia que precisen durante su estancia provisional en otro Estado miembro distinto del suyo.

<sup>(1)</sup> DO C 295 de 7.10.1996.

<sup>(2)</sup> DO C 89 de 19.3.1997.

<sup>(3)</sup> DO C 73 de 9.3.1998.

<sup>(4)</sup> DO C 157 de 25.5.1998.

<sup>(5)</sup> DO C 101 de 12.4.1999.

<sup>(6)</sup> DO C 367 de 20.12.2000.