

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «El acceso a Europa por mar en el futuro: ¿qué cambios cabe esperar y cómo anticiparse a ellos?»

(2005/C 157/25)

El 1 de julio de 2004, de conformidad con el apartado 2 del artículo 29 de su Reglamento Interno, el Comité Económico y Social Europeo decidió elaborar un Dictamen sobre: «El acceso a Europa por mar en el futuro: ¿qué cambios cabe esperar y cómo anticiparse a ellos?».

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 24 de noviembre de 2004 (ponente: **Sr. SIMONS**).

En su 413º Pleno de los días 15 y 16 de diciembre de 2004 (sesión del 16 de diciembre), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 124 votos a favor y 2 abstenciones el presente Dictamen.

1. Introducción

1.1. El transporte marítimo intra y extracomunitario es de una importancia extraordinaria. Cada año entran y salen más de 3 500 millones de toneladas de mercancías por los más de mil puertos comunitarios, y anualmente viajan en transbordadores y cruceros unos 350 millones de pasajeros.

1.2. Más del 90 % del transporte entre Europa y el resto del mundo se realiza a través de puertos marítimos. Y el 40 % del transporte intraeuropeo se efectúa por vía marítima. Desde el punto de vista del consumo de energía y de la protección del medio ambiente, los resultados del transporte marítimo son destacables. Si se compara con el transporte por carretera, puede ser trece veces menos contaminante en términos de emisiones de CO₂ y de partículas contaminantes y hasta diecinueve veces menos para CH_x ⁽¹⁾.

1.3. En los puertos europeos o en el sector de los servicios directamente relacionados con ellos trabajan unas 250 000 personas. El sector marítimo en su conjunto da trabajo a unos 2,5 millones de personas en Europa y genera alrededor de 111 000 millones de euros de valor añadido. De estos datos se deduce claramente la importancia del transporte marítimo para Europa.

1.4. El volumen del transporte marítimo interior europeo y del transporte marítimo entre Europa y el resto del mundo aumenta de año en año. Por tanto, es fundamental que la UE haga un atento seguimiento del crecimiento de estos flujos marítimos y fomente o, en caso necesario, tome oportunamente las medidas necesarias para adaptarse a esta evolución.

1.5. El transporte marítimo puede dividirse en diferentes tipos y categorías, en función del objetivo: recreativo o comer-

cial; del modo de organización: navegación mercante o servicios de línea; del tipo de navegación: de alta mar o de corta distancia; del tipo de carga: pasajeros o mercancías. El presente Dictamen trata del transporte comercial y de las cuatro últimas categorías mencionadas, que son las que más interesan al mercado interior.

1.6. En lo referente al transporte de pasajeros, la distinción más evidente es la que se efectúa entre el transporte por cruceros y transbordadores y el transporte rodado; en cuanto al transporte marítimo de mercancías, se puede subdividir en categorías atendiendo al tipo de carga:

- Carga seca a granel. Este tipo de carga se transporta en graneleros. Por ejemplo, minerales, carbón y cereales.
- Líquidos a granel. Se transportan en buques cisterna. Por ejemplo, petróleo crudo, derivados del petróleo y productos químicos.
- Carga general. Esta carga se subdivide en carga rodada, carga general restante y contenedores.

2. Evaluación de la situación del mercado de las diferentes categorías

2.1. El transporte por cruceros y transbordadores y el transporte de carga rodada conciernen ambos al transporte de pasajeros, aunque son de naturaleza muy diferente. Los cruceros son una forma de turismo en buques, mientras que el transporte de un punto a otro, en particular el transporte de carga rodada, también puede aplicarse a las mercancías. El volumen global de transporte de pasajeros en la UE asciende a 350 millones de pasajeros, de los cuales cuatro millones aproximadamente viajan por cruceros.

⁽¹⁾ Fuente: folleto ESPO (Organización de Puertos Marítimos de la Comunidad Europea) «Ports creating opportunities by connecting people, products and business – by connecting Europe».

2.2. Los principales puertos de cruceros en Europa son Barcelona (832 000 pasajeros), Palma de Mallorca (665 000), Venecia (634 000), Nápoles (534 000), Southampton (533 000) y Civitavecchia (520 000).

El crucero más grande es el que se hizo a la mar este año, el *Queen Mary 2*, de 345 metros de eslora, 41 metros de manga y 10,3 metros de calado. La eslora del *Queen Mary 2* es similar a la de los mayores graneleros y portacontenedores. Sin embargo, si se compara con el de estos buques, el calado de los cruceros es más reducido, por lo que su acceso a los grandes puertos no plantea grandes problemas.

2.3. Generalmente, los transbordadores también efectúan transporte de mercancías de carga rodada y transporte combinado de pasajeros y mercancías. En la UE, el transporte por transbordadores se efectúa entre el continente europeo y el Reino Unido, Irlanda, Escandinavia, los Estados Bálticos y las Islas Canarias. También existe una extensa red de enlaces por transbordador, incluso hacia terceros países, como, por ejemplo, en el mar Mediterráneo. Los mayores transbordadores de transporte de carga rodada son el *Pride of Rotterdam* y *Pride of Hull*, buques hermanos de la compañía *P&O North Sea Ferries*. Ambos tienen una eslora de 215 metros, una manga de 32 metros y un calado de sólo 6,3 metros.

2.4. Si se exceptúan, en algunos casos, dificultades debidas a la situación, Europa ya no necesita por el momento una atención estructural con respecto a las posibilidades materiales de acceso de estos buques a sus puertos. El acceso a Europa de estas categorías también está garantizado en el futuro, lo que permitirá un crecimiento ulterior de este sector.

2.5. La carga seca y líquida a granel desempeña un papel muy importante en el abastecimiento de las industrias europeas. En los años sesenta y setenta, en particular, el transporte de carga seca y líquida a granel registró un enorme crecimiento en Europa, tanto en lo que respecta al volumen transportado como al tamaño de los buques.

2.6. A raíz del cierre al tráfico del canal de Suez tras la Guerra de los Seis Días y del constante aumento de la demanda de crudo, el tamaño máximo de los buques de transporte de líquidos a granel aumentó de 85 000 TPM en 1968 a 560 000 TPM⁽²⁾ en 1976. Los puertos europeos cuidaron en su mayoría de que estos buques pudieran atracar en sus puertos. Con la primera crisis del petróleo, en 1973, se consideró que estos buques ya no eran rentables y se procedió a su desguace. La construcción de nuevos buques cisterna en los años ochenta y noventa no muestra una evolución ulterior del tamaño de los buques. El tamaño de los grandes buques cisterna sigue girando

en torno a las 300 000 TPM. Sólo en 2002 se volvieron a construir superpetroleros de 400 000 TPM, para los que la estructura de los puertos sigue siendo suficiente.

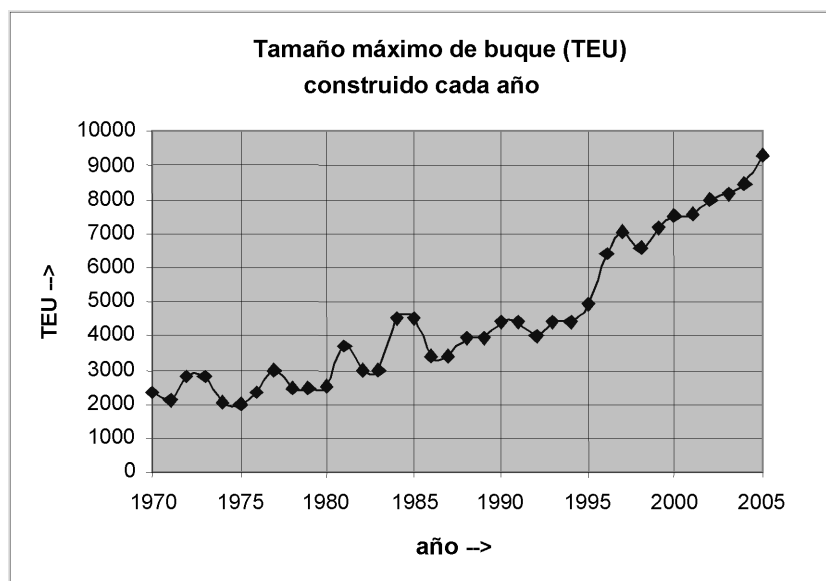
2.7. En lo que respecta al transporte de carga seca a granel, se registró una evolución similar desde finales de los años sesenta. El desarrollo del tamaño de estos buques condujo a la construcción del *Berge Stahl*, de 365 000 TPM, que desde hace ya dieciocho años transporta mineral de hierro desde Brasil a Rotterdam. Con su calado de 23 metros (76 pies), no puede atracar en ningún otro puerto del mundo. Sin embargo, desde los años ochenta, el tamaño de la gran mayoría de los buques nuevos que transportan carga a granel oscila entre 150 000 y 175 000 TPM. Parece pues que el mercado del transporte de cargas líquidas y secas a granel ha madurado y que los puertos europeos, en la medida en que están concernidos, ya se han adaptado, incluso para acoger al mayor granelero del mundo. No cabe ya esperar un gran crecimiento del volumen de la carga transportada ni del tamaño de los buques, por lo que el acceso a Europa de este tipo de buques también está garantizado en el futuro.

2.8. Para el transporte de carga general, se emplean buques de carga general o buques polivalentes. A raíz del desarrollo del transporte por contenedores, el mercado del transporte de carga general se ha reducido fuertemente y se limita actualmente a unos segmentos específicos, como el tráfico con África y el transporte en buques refrigerados para el comercio especializado de la fruta. El tamaño de estos buques se limita a unas 40 000 TPM, y no está en aumento.

2.9. Por el contrario, el transporte por contenedores está registrando un crecimiento estructural sin precedente, tanto en lo que respecta a su volumen como al tamaño de los buques. En 1966, el *Fairland* fue el primer buque en efectuar un transporte intercontinental de contenedores desde los Estados Unidos hasta Europa. El *Fairland*, de la compañía naviera *Sea-Land*, tenía una capacidad de 266 contenedores de 35 pies. Actualmente, el *CSCL Europe* es el mayor buque portacontenedores del mundo, con 8 500 TEU (unidades equivalentes a un contenedor de 20 pies), y se están construyendo buques de 9 200 TEU. El *CSCL Europe* tiene una eslora de 334 metros, una manga de 42,8 metros y un calado máximo de 14,5 metros.

(2) TPM: toneladas de peso muerto, es decir, la capacidad de carga de un buque expresada en toneladas. Para los buques portacontenedores, la unidad de capacidad empleada es la que se significa con la sigla TEU (unidad equivalente a un contenedor de veinte pies). Se trata de la cantidad máxima de contenedores, expresada en TEU, que un buque puede transportar. Las TPM no se emplean para los buques portacontenedores, ya que un contenedor vacío ocupa el mismo espacio que uno lleno.

En el cuadro que figura a continuación quedan recogidos los mayores buques portacontenedores construidos cada año. El crecimiento registrado, sobre todo desde 1995, es espectacular. Actualmente hay encargos de construcción para 156 buques de una capacidad superior a 7 000 TEU.



2.10. Según las previsiones, no tardarán en encargarse a los astilleros buques de 10 000 y hasta 12 000 TEU, que seguirán necesitando un solo motor. Incluso se está calculando ⁽³⁾ cuál podría ser el límite máximo en cuanto a tamaño se refiere. Teniendo en cuenta la configuración rocosa del Estrecho de Malacca, que es un tramo esencial de la ruta marítima del tráfico con Asia, se estima que este límite sería de 18 000 TEU, aunque con dos motores, lo que aumenta sensiblemente el precio del transporte por contenedor. El crecimiento de los buques portacontenedores de transporte intercontinental hasta determinados límites técnicos y geográficos no es pues algo automático, tal como en los últimos decenios ha sido el caso de los buques de transporte intercontinental de carga seca y líquida a granel.

2.11. En los últimos años ha aumentado considerablemente sobre todo el transporte intercontinental de contenedores desde los puertos europeos y hacia ellos. La creciente globalización y, como consecuencia de ello, el notable avance de China como país productor han conducido, entre otros factores, a un crecimiento estructural anual de más del 10 % de los puertos de contenedores del Noroeste de Europa situados entre Hamburgo y Le Havre. Los puertos del Mediterráneo también han registrado un crecimiento espectacular.

2.12. Los grandes buques portacontenedores procedentes, por ejemplo, del Extremo Oriente sólo transitan por un número reducido de puertos europeos. Ello se debe, por una parte, a que son demasiado grandes para muchos de los puertos de Europa y, por otra, a que su elevado precio no les permite perder demasiado tiempo en los puertos. Los mayores buques transitan esencialmente por dos o tres puertos del Mediterráneo y cuatro puertos del Noroeste de Europa. Los contenedores se trasladan desde esos grandes puertos de portacontenedores hacia las zonas del interior de Europa, bien por vía marítima gracias a una extensa red de buques de enlace, bien por vía terrestre, ya que se recurre cada vez más al transporte por ferrocarril o a la navegación interior.

⁽³⁾ Niko Wijnolst *et al.*, «Malacca-Max, The Ultimate Container Carrier», Universidad Técnica de Delft, 1999.

2.13. Sin embargo, cada vez es más frecuente la congestión –desde luego en los principales puertos europeos de portacontenedores ⁽⁴⁾–, provocada por la gestión del creciente flujo de contenedores en las terminales portuarias y por el consiguiente tránsito. Junto a las medidas que se tomen en las terminales portuarias para combatir esta situación –como, por ejemplo, su extensión– se necesita una gestión eficaz del tráfico previo y posterior en los propios puertos, tanto del lado del transporte marítimo como terrestre.

2.14. Por otra parte, los puertos deben prestar especial atención a los nuevos requisitos en materia de seguridad, para mantener la mayor flexibilidad posible en los servicios de transbordo y transporte a pesar de los crecientes controles.

2.15. Teniendo en cuenta el aumento del tamaño de los buques, como se indica en los puntos 2.9 y 2.10, no resulta fácil repartir los flujos del tráfico de buques portacontenedores de alta mar entre otros puertos europeos. Las características físicas como, a veces, un calado insuficiente, o las instalaciones existentes, o unos períodos de navegación demasiado largos, o la falta de un volumen de carga suficiente ⁽⁵⁾ para que sea rentable atracar en más puertos, constituyen razones importantes para ello. Aunque no siempre es así, ya que el dinamismo económico puede conducir a una mayor actividad en los puertos pequeños.

3. Conexiones entre el litoral y las zonas interiores

3.1. La mayoría de los contenedores que son objeto de transbordo en los puertos europeos debe continuar su ruta desde allí. Una parte se dirige por vía marítima en pequeños buques de enlace hasta otros puertos. Pero la mayor parte se

⁽⁴⁾ Véanse a este respecto el cuadro y el mapa adjuntos en los que se presentan los principales puertos europeos de contenedores.

⁽⁵⁾ Éstas son, entre otras, las razones por las que los mayores buques portacontenedores no pueden transitar por los puertos del norte del mar Adriático y el Reino Unido, Irlanda y el mar Báltico. Sin embargo, gracias a los servicios de enlace que se organizan en los puertos por los que sí pueden transitar estos buques, su carga sí puede finalmente trasladarse.

transporta hacia las zonas del interior de Europa por camión, vías navegables o ferrocarril. La capacidad de las conexiones interiores, por tanto, debe seguir el mismo ritmo que el aumento del tráfico de contenedores, para el cual, de acuerdo con la política comunitaria, y sin obstaculizar el transporte por carretera cuando sea necesario, se debe fomentar en la mayor medida posible el transporte por vías navegables, ferrocarril, transporte marítimo de corta distancia o servicios de enlace.

3.2. Así es como la UE apoya de modo especialmente enérgico el transporte intraeuropeo de corta distancia. De hecho, en el marco de las nuevas redes transeuropeas de transporte se ha incluido el programa «Autopistas del mar», que, por otra parte, aún debe concretarse. En particular, de acuerdo con las nuevas propuestas (16.7.2004), el presupuesto de las redes transeuropeas de transporte ascendería a 20 350 millones de euros, mientras que el programa MARCO POLO II incluiría las autopistas del mar y medidas de reducción del tráfico, por un importe de hasta 740 millones de euros.

3.3. La Comisión Europea desarrolla el concepto de «autopistas del mar» como suplemento de otras modalidades que son apoyadas por el programa de las redes transeuropeas. Las autopistas del mar constituyen una sólida alternativa al transporte por carretera en Europa sobre una base equitativa, con la que se eliminan procedimientos innecesarios y se abre la posibilidad de establecer conexiones intermodales eficaces. El programa va dirigido principalmente a reducir la congestión vial en Europa y mejorar el acceso a las regiones y los Estados insulares y periféricos.

3.4. Para promover el transporte marítimo de corta distancia se pueden realizar mejoras en los puertos y en la colaboración entre ellos. La clave del éxito es la alta frecuencia de los servicios prestados, lo que implica el transporte de grandes volúmenes de carga. El potencial de mercado y la explotación comercial son, pues, dos factores importantes para la viabilidad de las conexiones de corta distancia.

3.5. El transporte interior requiere también mucha atención en la UE. La política europea de transporte —incluyendo en ella también la correspondiente infraestructura— da ya muestras de ello con la defensa de otros valores sociales, como la sostenibilidad, en su afán por la eficacia y la libre formación del mercado dentro de unos marcos determinados.

3.6. La correspondiente reglamentación en los ámbitos del transporte por carretera y de la navegación interior ya ha terminado de elaborarse y se está aplicando, mientras que en el sector del transporte ferroviario este proceso no hace más que empezar en el conjunto de la red europea. Habida cuenta también de la evolución del transporte por contenedores arriba descrita, la agilización de este proceso sería algo más que deseable.

4. Categorías de puertos

4.1. En el proceso decisorio comunitario ⁽⁶⁾ sólo se establece una distinción entre tres categorías de puertos de la red transeuropea de transporte:

- a. los puertos marítimos internacionales con un volumen de transbordo anual igual o superior a 1,5 millones de toneladas o 200 000 pasajeros;
- b. los puertos marítimos con un volumen de transbordo anual igual o superior a 0,5 millones de toneladas o entre 100 000 y 199 000 pasajeros y equipados con instalaciones para el transporte de corta distancia;
- c. los puertos marítimos regionales que no cumplen los criterios de los puertos A o B, y están situados en islas o en regiones periféricas.

4.2. Hasta la fecha, esta distinción no ha conducido a la adopción de enfoques de fondo diferentes. En efecto, los puertos no se mencionan ni en la nueva lista de prioridades relativas a las redes transeuropeas de transporte ni en el programa «Autopistas del mar». Salvo contadas excepciones, ni las autoridades ni las empresas han considerado oportuno establecer, con vistas a la obtención de una cofinanciación comunitaria que permita efectuar las considerables inversiones que requieren los puertos de contenedores de alta mar, unas distinciones más precisas entre puertos para un tráfico mayoritariamente de tránsito, que aporta a aquellos un valor añadido relativamente limitado.

El CESE respalda el reciente llamamiento de la Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas de Europa (20.7.2004) para que se equilibren los conceptos de autopistas del mar y de accesibilidad, incluyendo asimismo en este enfoque los puertos pequeños y de tamaño medio.

4.3. A la luz de las observaciones anteriores, el CESE insta a la Comisión a que analice el problema de la congestión en los puertos comunitarios y, en particular, en los puertos de contenedores, y examine posibles soluciones para resolver este problema.

4.4. No obstante, los grandes puertos de contenedores ⁽⁷⁾ en Europa, distribuidos de manera prácticamente equilibrada entre el Mediterráneo y el Noroeste de Europa, son tanto puertos muy grandes como puertos de tamaño mediano, pero en su mayoría no suelen ser simples puertos de contenedores, sino que también son puertos importantes para el transporte de carga a granel y de carga general. Como consecuencia del continuo crecimiento, estos puertos deben afrontar una serie de desafíos específicos:

— ¿Cómo lograr rápidamente una mayor capacidad de transbordo, tanto del lado marítimo como terrestre, teniendo en cuenta la minuciosa legislación actual en el ámbito de la contaminación acústica, el medio ambiente y la seguridad exterior?

⁽⁶⁾ Orientaciones relativas a las redes transeuropeas de transporte (Decisión n° 1692/96) por las que se incluyen los puertos marítimos, los puertos de navegación interior y las terminales intermodales en las redes transeuropeas de transporte.

⁽⁷⁾ Véanse los anexos, también mencionado en la nota 2 a pie de página.

- ¿Cómo adaptarse desde el punto de vista de la accesibilidad náutica, calado de muelles y tamaño de los equipos de transbordo al inminente aumento del número de buques de capacidad superior a 8 000 TEU?
- ¿Cómo garantizar que las conexiones entre un puerto y las zonas interiores de Europa dispondrán de capacidad suficiente para absorber el creciente flujo de contenedores?
- ¿Cómo lograr la mayor flexibilidad posible de los procedimientos logísticos en los puertos pese a los crecientes controles?

4.5. Es uno de los objetivos de la agenda de Lisboa: para que Europa pueda mantener su posición competitiva en el mundo, es importante que estos puertos afronten los desafíos de una manera realmente eficaz y propongan soluciones. En la medida en que la Unión Europea puede contribuir a ello, no debe desaprovechar esta oportunidad.

4.6. Desde el punto de vista de la seguridad, los puertos, y especialmente los que se mencionan en este punto, son igualmente las puertas de entrada de la UE. Los puertos también son vías navegables de acceso a la UE, lo que tiene repercusiones en términos de seguridad. El CESE recuerda al respecto sus dictámenes anteriores en los que pedía a la Comisión Europea que elaborara un estudio de impacto global sobre el coste de la seguridad en los puertos y diseñara un plan comunitario para su financiación.

4.7. Prestar mayor atención a los puertos de contenedores no está en contradicción con el fomento del transporte marítimo de corta distancia ni con el concepto de «autopistas del mar». Precisamente los grandes puertos de contenedores para el transporte en alta mar son también por lo general los principales puertos para el transporte de corta distancia. Además, estos puertos tienen las dimensiones, la infraestructura y las zonas interiores necesarias para poder generar un volumen de carga suficiente y así, a través del programa «autopistas del mar», apoyar el crecimiento de los demás puertos de transporte de corta distancia.

5. ¿Qué puede hacer ya concretamente la Unión Europea?

5.1. Es preciso evitar que por razones de falseamiento de la competencia, insuficiencia de infraestructuras o ineficacia de la política de transportes, las grandes inversiones que los grandes puertos de contenedores han realizado ya o van a realizar próximamente, para afrontar los desafíos mencionados en el punto 4.3 y proponer soluciones, no surtan efecto o no den resultados óptimos. Teniendo en cuenta la estrecha relación que existe entre los puertos de contenedores y el transporte de corta distancia, a través de los servicios de enlace, y el recurso a las «autopistas del mar» y a las conexiones con las zonas interiores, esta política tendrá unas repercusiones de gran alcance y redundará en beneficio del conjunto del mercado de transporte.

5.2. En primer lugar, la UE debería cuidar de que existan realmente condiciones de competencia leal equitativas. Los

puertos y, en particular, los agentes económicos que en ellos operan deben estar en condiciones de competir lealmente, y esta competencia leal deberá existir tanto dentro de los puertos como entre ellos.

5.3. A la vista de las experiencias registradas en el transporte de mercancías por otros sectores de transporte, una determinada liberalización del mercado portuario parece positiva e incluso prometedora con vistas a optimizar su potencial de utilización. La Comisión saliente ha presentado en el último momento, a petición de la Sra. Loyola de Palacio, antigua Comisaria responsable de Transportes, una nueva Directiva del Consejo sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios. Tal documento brindará al Comité una nueva oportunidad⁽⁸⁾ de presentar en un dictamen detallado su posición, que renuncia a exponer en el presente Dictamen.

5.4. Se debe establecer con mucha más claridad, especialmente en el ámbito de las ayudas estatales, lo que está permitido y lo que no. Por ejemplo, ¿en qué medida pueden financiar infraestructuras portuarias –y ello tiene relación directa con el aumento de las dimensiones de los buques– los entes públicos? Las autoridades nacionales y los gestores de los puertos deben saber a qué atenerse. Por ello es preciso adoptar sin demora orientaciones inequívocas sobre las ayudas estatales. El CESE toma nota de la intención de la Comisión de elaborar orientaciones sobre las ayudas estatales a los puertos y le pide que lo haga cuanto antes, independientemente de la adopción de la nueva propuesta de Directiva sobre los puertos.

5.5. La aplicación y el cumplimiento de la legislación deben ser objeto de gran atención. El margen de interpretación a la hora de transponer la legislación comunitaria al Derecho nacional es por lo general amplio. La UE debería cuidar más de que la legislación comunitaria se aplique de manera inequívoca. Lo mismo sucede con la aplicación de la legislación comunitaria actual, que es insuficiente y poco coherente. En particular, se observan claras divergencias entre los Estados miembros a la hora de interpretar las disposiciones relativas al medio ambiente, la naturaleza y la seguridad. La competencia entre los puertos en estos ámbitos no es deseable.

5.6. Para tener una visión más clara de cómo se financian los puertos es necesario que exista transparencia en relación con su contabilidad y, sobre todo, con los fondos procedentes de las autoridades o destinados a ellas (locales, regionales y nacionales). La UE también deberá desarrollar unos instrumentos eficaces en este sentido. La convicción expresada por el Comité en su Dictamen de 2001⁽⁹⁾ de que la Comisión dispone de medios suficientes y eficaces gracias a la aplicación de la denominada Directiva «Transparencia» en todos los puertos de las redes transeuropeas de transporte, combinada con los artículos del Tratado en materia de competencia y las ayudas estatales, así como la correspondiente jurisprudencia del Tribunal Europeo de Justicia, no se ha hecho realidad en la práctica hasta ahora.

⁽⁸⁾ El Comité había emitido un dictamen sobre la propuesta presentada a principios de 2001, que entretanto ha sido rechazada por el Parlamento Europeo, colegislador. Dictamen: TEN/075, Acceso al mercado de los servicios portuarios, ponente: Sr. Retureau (DO C 48 de 21.2.2002, p. 122).

⁽⁹⁾ Véase al respecto la nota 7 a pie de página.

6. Resumen y conclusiones

6.1. El volumen del transporte marítimo interior europeo y del transporte marítimo entre Europa y el resto del mundo aumenta de año en año. Teniendo en cuenta la gran importancia de este transporte para la UE, es fundamental que haga un atento seguimiento del crecimiento de estos flujos marítimos y fomente o, en caso necesario, tome oportunamente las medidas necesarias para adaptarse a esta evolución.

6.2. El transporte marítimo puede dividirse en diferentes tipos y categorías, especialmente en función de su objetivo: recreativo o comercial; del tipo de navegación: de alta mar o de corta distancia, y del tipo de carga: pasajeros o mercancías. El presente Dictamen trata del transporte comercial y de las mencionadas categorías, que son las que más interesan al mercado interior.

6.3. El transporte de pasajeros en la UE, con 350 millones de pasajeros, tiene un peso importante. Sin embargo, en lo que respecta al crecimiento y el desarrollo del tamaño de los buques no se trata de un sector que requiera mayor atención de la UE desde el punto de vista de las infraestructuras, aunque sí desde el punto de vista del crecimiento. En cambio, la seguridad de los pasajeros sí es un importante motivo de preocupación, especialmente en los cruceros.

6.4. En cuanto al transporte de carga líquida y seca a granel, se registró un gran crecimiento en los años sesenta y setenta del pasado siglo, momento en que se tomaron medidas para adaptar los puertos al creciente tamaño de los buques. Entretanto, estos mercados han madurado. El transporte tradicional de carga general registra por su parte un claro retroceso. El transporte de carga rodada coincide en parte con el transporte por transbordadores y representa un mercado importante, pero también es un mercado maduro.

6.5. Por el contrario, el transporte de contenedores por vía marítima registra actualmente un crecimiento sin precedentes, tanto en lo que respecta al volumen transportado como al tamaño de los buques.

6.6. Cada vez es más frecuente la congestión provocada por la gestión del creciente flujo de contenedores en las terminales portuarias y por el consiguiente tránsito. Junto a las medidas que se tomen en las terminales portuarias para afrontar esta situación –como, por ejemplo, su extensión–, los puertos necesitan una gestión eficaz del tráfico previo y posterior, tanto del lado del transporte marítimo como terrestre.

6.7. Teniendo en cuenta el aumento del tamaño de los buques, no resulta fácil dirigir los flujos de transporte de contenedores por alta mar hacia otros puertos europeos, lo que no significa que el dinamismo económico no pueda impulsar el crecimiento de los puertos más pequeños.

6.8. A la luz de las observaciones anteriores, el CESE insta a la Comisión a que analice el problema de la congestión en los puertos comunitarios y, en particular, en los puertos de contenedores, y examine posibles soluciones para resolver este problema, paralelamente a lo que se está haciendo efectivamente en las redes transeuropeas de transporte.

6.9. El proceso de racionalización del conjunto de la red europea, concluido en los sectores del transporte por carretera, de la navegación interior y del transporte marítimo, está finalmente iniciándose en el sector del transporte por ferrocarril. Sería muy deseable agilizar este proceso.

6.10. Para que Europa pueda mantener su posición competitiva en el mundo, es importante que los grandes puertos de contenedores afronten estos desafíos de manera realmente eficaz y propongan soluciones. En la medida en que la Unión Europea puede contribuir a ello, no debe desaprovechar esta oportunidad. Sin embargo, no deben presentarse propuestas distintas de las formuladas por la Unión Europea en el ámbito del apoyo financiero ofrecido a los puertos. Aunque estas propuestas sí se justificarían precisamente para el transporte por contenedores, no suscitan por el momento un apoyo suficiente, ya que ni las autoridades ni las empresas desean establecer unas distinciones más precisas entre los puertos europeos que las que existen actualmente en el marco de las redes transeuropeas de transporte.

6.11. Los puertos también son vías navegables de acceso a la UE, lo que tiene repercusiones en términos de seguridad. El CESE recuerda al respecto sus dictámenes anteriores en los que pedía a la Comisión Europea que elaborara un estudio de impacto global sobre el coste de la seguridad en los puertos y diseñara un plan comunitario para su financiación.

6.12. Lo que sí puede hacer ya concretamente la Unión Europea es sentar unas condiciones equitativas de competencia leal, fomentar cierto grado de liberalización en el mercado portuario, proporcionar una visión más clara en el sector de las ayudas estatales estableciendo unas orientaciones unívocas, seguir con mucha atención la aplicación y el cumplimiento de la reglamentación vigente e imponer la transparencia financiera.

Bruselas, 16 de diciembre de 2004.

La Presidenta
del Comité Económico y Social Europeo
Anne-Marie SIGMUND