

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones — Revisión intermedia del Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia» [COM(2003) 155 final]

COM(2006) 380 final

(2007/C 168/14)

El 13 de julio de 2006, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 262 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la Comisión decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta mencionada

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la información, encargada de preparar los trabajos del Comité en este asunto, aprobó su dictamen el 22 de marzo de 2007 (ponente: Sr. CHAGAS).

En su 435º Pleno de los días 25 y 26 de abril de 2007 (sesión del 25 de abril de 2007) el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 108 votos a favor y 2 abstenciones el presente Dictamen.

1. Conclusiones

1.1 El CESE ha apoyado en reiteradas ocasiones las medidas relativas al desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en razón de su potencial de crecimiento y de creación de empleo, y como opción alternativa a otros modos de transporte menos respetuosos con el medio ambiente, lo que contribuye a reducir la congestión del tráfico, los accidentes y la contaminación acústica y atmosférica.

1.2 En su dictamen sobre el programa presentado en 2003, el CESE destacó la necesidad de valorar el papel de las personas de contacto (*focal points*) como interfaces con la industria e instrumentos para facilitar la integración en un sistema logístico intermodal. El CESE pide a los Estados miembros y a los interlocutores sociales que hagan un mayor esfuerzo para desarrollar la red de personas de contacto.

1.3 Es urgente que la Comisión y los Estados miembros asuman la responsabilidad de garantizar las condiciones para el desarrollo de los distintos modos de transporte, no sólo mediante la puesta en marcha de infraestructuras que faciliten la intermodalidad, sino también colmando la laguna que la industria no ha sabido llenar, como es la falta de una verdadera cooperación complementaria con vistas a lograr una sostenibilidad no sólo económica, sino también social y medioambiental.

1.4 Por lo que se refiere a las acciones propuestas en el Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia adoptado en 2003, el CESE toma nota de los progresos realizados e insta a que se pongan en marcha rápidamente las otras acciones previstas, como la eliminación de los obstáculos detectados. El desarrollo de las personas de contacto y la ampliación de su ámbito de acción a fin de incluir la multimodalidad terrestre y la logística asociada pueden contribuir a obtener los resultados deseados.

1.5 El CESE considera que esta Comunicación debería incluir una referencia a la creación de un «espacio marítimo común comunitario», paso que podría contribuir de manera decisiva a que el transporte marítimo de corta distancia ocupe un lugar destacado en el transporte intracomunitario de mercancías. Es completamente lógico que el transporte marítimo entre los

puertos comunitarios empiece a ser tratado como transporte interior y no internacional, con ventajas evidentes en términos de simplificación de los procedimientos aduaneros.

2. Antecedentes

2.1 En 2003 la Comisión Europea adoptó un Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia ⁽¹⁾ en respuesta a la petición que el Consejo de Ministros de Transportes dirigió a la Comisión y los Estados miembros para que garantizaran no sólo el desarrollo, sino también la integración efectiva de este modo de transporte en las cadenas de transporte intermodal existentes.

2.2 Ese programa constaba de catorce acciones: cinco de carácter legislativo, cuatro de carácter técnico y cinco de carácter operativo, subdivididas en medidas concretas y acompañadas de un calendario de aplicación.

2.3 En el dictamen ⁽²⁾ que el CESE aprobó en su momento, se subrayaba la necesidad de un «estricto respeto de los plazos que la Comisión propone en su Comunicación» y se señalaba también que «para evolucionar hacia la intermodalidad es preciso eliminar primero determinados cuellos de botella del transporte marítimo de corta distancia».

3. La Comunicación de la Comisión

3.1 En la Comunicación adoptada ahora por la Comisión se procede a una evaluación del estado actual de la aplicación de las medidas propuestas en el programa presentado en 2003, mediante el examen de los progresos realizados hasta la fecha, y se proponen algunas líneas de acción para el futuro.

3.2 Acciones legislativas

— 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⁾): la transposición de la Directiva a la legislación nacional está prácticamente concluida;

⁽¹⁾ COM(2003) 155 final.

⁽²⁾ CESE 1398/2003, ponente: Sr. Chagas (DO C 32 de 5.2.2004).

⁽³⁾ Formularios de declaración de la Organización Marítima Internacional.

- El programa de ayudas Marco Polo (incluidas las «autopistas del mar» como un nuevo capítulo específico, en el que se ha completado la definición del concepto; las primeras «autopistas del mar» entrarán en funcionamiento en 2010); se encuentra a medio camino de su recorrido;
- Sigue pendiente la adopción final de la propuesta presentada por la Comisión de una Directiva sobre las unidades de carga intermodales;
- La Directiva 2005/33/CE aporta mejoras medioambientales, en particular en lo relativo a las emisiones de SO_x, NO_x y partículas;

3.3 Acciones técnicas

- La Guía de los regímenes aduaneros aplicables al transporte marítimo de corta distancia está terminada;
- Determinación y eliminación de los obstáculos al desarrollo del transporte marítimo de corta distancia (por ejemplo, supresión de barreras administrativas); se encuentra a medio camino de su recorrido;
- Aproximación de las prácticas nacionales e informatización de los regímenes aduaneros comunitarios: el Nuevo Sistema de Tránsito Informatizado (NSTI) entró en funcionamiento en 2003; la acción se encuentra a medio camino de su recorrido;
- Investigación y desarrollo tecnológico: la Red temática de transporte marítimo de corta distancia, REALISE, concluyó sus trabajos a finales de 2005; la acción se encuentra a medio camino de su recorrido.

3.4 Acciones operativas

- Ventanillas únicas: la acción se encuentra a más de medio camino de su recorrido;
- Las personas de contacto para el transporte marítimo de corta distancia son representantes de las administraciones marítimas nacionales que consultan a la Comisión: esta acción se encuentra a más de medio camino de su recorrido;
- Los Centros de fomento del transporte marítimo de corta distancia que funcionan en Europa proporcionan un asesoramiento neutral e imparcial sobre el uso del transporte marítimo de corta distancia; esta acción se ha completado en más de su mitad. Proseguirá la ampliación del ámbito geográfico de los centros para garantizar, por lo menos, su seguridad financiera;
- Mejorar la imagen del transporte marítimo de corta distancia (por ejemplo, a través de la *European Shortsea Network*); esta acción se encuentra a más de medio camino de su recorrido;
- Información estadística: Eurostat está probando una primera herramienta que permitirá hacer comparaciones coherentes entre diferentes modos de transporte; se tendrá que seguir afinando la tabla de conversión actual.

3.5 La Comisión concluye que las acciones propuestas eran necesarias y cree que en algunos casos es preciso definir nuevas metas y nuevos plazos. En otros casos, pretende precisar mejor o ampliar el objetivo que debe perseguirse. Señala también la necesidad de mejorar la integración de los puertos comunitarios en la cadena logística.

4. Observaciones generales

4.1 El CESE ha apoyado en numerosas ocasiones las medidas relativas al desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en razón de su potencial de crecimiento y de creación de empleo, y como opción alternativa a otros modos de transporte menos respetuosos con el medio ambiente, lo que contribuye a reducir la congestión del tráfico, los accidentes y la contaminación acústica y atmosférica.

4.2 Los sucesivos programas y medidas de fomento del transporte marítimo de corta distancia han producido resultados importantes que se han traducido, por un lado, en un crecimiento anual medio del 3,2 % desde 2000 (8,8 % para la carga en contenedores) y, por otro, en la eliminación de un número considerable de obstáculos que impedían un mayor desarrollo del sector: de los 161 obstáculos iniciales, únicamente se mantienen 35. Es de suponer que entre éstos están los más difíciles de solucionar; por ello es necesario proseguir esta vía con determinación.

4.3 En su reunión del 11 de diciembre de 2006, el Consejo adoptó un conjunto de conclusiones sobre la Comunicación de la Comisión, así como recomendaciones sobre el marco legislativo, el refuerzo del desarrollo y el fomento del transporte marítimo de corta distancia y la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión; asimismo, manifestó su apoyo general a las medidas propuestas en el marco de esta revisión intermedia.

4.4 En la evaluación de los resultados del programa, aproximadamente tres años después de su adopción, la Comisión considera que «se ha completado en más de su mitad». Afirma que, no obstante, es preciso «mejorar la integración del transporte marítimo de corta distancia en la cadena de suministro». Con todo, es evidente que una parte significativa de las medidas propuestas ya debería estar concluida. Ejemplo de este retraso es la acción n.º 14 sobre información estadística, que se había propuesto en una Comunicación de 1992. En la actualidad Eurostat está probando una primera herramienta.

4.5 En su dictamen (*) sobre el programa presentado en 2003, el CESE destacó la necesidad de valorar el papel de las personas de contacto (*focal points*) como interfaces con la industria e instrumentos para facilitar la integración en un sistema logístico intermodal. El CESE pide a los Estados miembros y a los interlocutores sociales que hagan un mayor esfuerzo para desarrollar la red de personas de contacto.

4.6 Pese a la formulación utilizada por la Comisión, en la que se hace referencia a una supuesta «cadena multimodal de suministro», no puede decirse que ésta exista realmente: la suma de los distintos sistemas logísticos y redes intermodales no puede considerarse una cadena logística en sí misma. La falta de coordinación y de cooperación entre los distintos segmentos de transporte es probablemente el obstáculo principal al establecimiento y desarrollo de una política comunitaria de transporte coherente y sostenible.

(*) Véase nota a pie de página n.º 2.

4.7 Es urgente que la Comisión y los Estados miembros asuman la responsabilidad de garantizar las condiciones para el desarrollo de los distintos modos de transporte, no sólo mediante la puesta en marcha de infraestructuras que faciliten la intermodalidad, sino también colmando la laguna que la industria no ha sabido llenar, como es la falta de una verdadera cooperación complementaria con vistas a lograr una sostenibilidad no sólo económica, sino también social y medioambiental.

5. Observaciones específicas

5.1 Acciones legislativas

5.1.1 De todas las medidas propuestas la única que no se ha aplicado es la introducción de nuevas unidades de carga intermodales europeas. La propuesta suscitó serias reservas entre los distintos operadores económicos que argumentan que la adopción de nuevos modelos de unidades de carga debería hacerse a nivel internacional y no sólo a nivel europeo. El CESE destacó también algunas de estas preocupaciones para las que sería necesario encontrar las respuestas apropiadas. Recientemente la Comisión reanudó el debate sobre esta propuesta y parece que su reformulación, que tiene por objeto garantizar que la introducción de un nuevo modelo de contenedores no implicará necesariamente cambios en los modelos actuales, podría responder a algunas de las preocupaciones manifestadas.

5.1.2 El programa Marco Polo deberá seguir desempeñando un papel importante en la financiación de nuevas líneas o en el desarrollo de las existentes. La introducción de las autopistas del mar como nueva acción específica podrá contribuir a su concreción. Sin embargo, subsisten dudas sobre el concepto de «autopista del mar». Si, por una parte, debe apoyarse la idea de no limitar su aplicación a las RTE-T, es necesario que su introducción se haga de manera transparente y no dé lugar a falseamientos de la competencia.

5.1.3 En términos de resultados medioambientales, se registran resultados positivos gracias a los esfuerzos de la industria. Sin embargo, es necesario seguir mejorando estos resultados, independientemente de cuáles sean los términos de comparación con otros modos de transporte. Hay que reforzar y fomentar la inversión en investigación y desarrollo de combustibles y motores más limpios. La legislación comunitaria sobre este tema debería revisarse en función de los avances que vayan produciéndose. Debe invertirse también en la modernización de algunos segmentos de la flota comunitaria.

5.1.4 El CESE se pregunta por qué en la Comunicación no se hace referencia a la creación de un «espacio marítimo común comunitario», mientras que este concepto aparece en otros documentos como el Libro Verde sobre la futura política marítima de la Unión, la revisión intermedia del Libro Blanco de 2001 o la Comunicación sobre la logística de las mercancías. Ello podría contribuir de manera decisiva a que el transporte marítimo de corta distancia ocupe un lugar importante en el transporte intracomunitario de mercancías. Es completamente lógico que el transporte marítimo entre los puertos comunitarios empiece a ser tratado como transporte interior y no internacional, con ventajas evidentes en términos de simplificación de los procedimientos aduaneros.

5.2 Acciones técnicas

5.2.1 Por lo que se refiere a las medidas técnicas propuestas, el CESE toma nota de los progresos realizados y anima a la Comisión y los Estados miembros a que prosigan su aplicación. Es especialmente importante que continúen los trabajos de los grupos de contacto de las distintas administraciones a fin de encontrar soluciones comunes para eliminar los obstáculos que subsisten.

5.3 Acciones operativas

5.3.1 Entre las conclusiones de la Comisión sobre la aplicación de estas medidas, cabe destacar la apuesta por la ampliación del ámbito de actuación de los Centros de fomento del transporte marítimo de corta distancia para incluir la promoción de la multimodalidad terrestre y la logística asociada. Es fundamental profundizar la cooperación entre los distintos segmentos de la logística, a la vez que se fomenta la cooperación entre ellos.

5.3.2 Del mismo modo, las personas de contacto pueden contribuir a encontrar soluciones locales o regionales para mejorar los resultados del transporte marítimo de corta distancia. Debe fomentarse la participación de los interlocutores sociales, así como la del Foro de las Industrias Marítimas (FIM).

5.3.3 Es importante disponer de información estadística fiable, armonizada y completa. Como se ha señalado más arriba, esta necesidad ya se mencionaba en una Comunicación de 1992. El CESE reconoce los progresos registrados recientemente y pide a la Comisión y a los Estados miembros que presten mayor atención a este asunto.

Bruselas, 25 de abril de 2007.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Dimitris DIMITRIADIS
