

## Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «La ecologización del transporte marítimo y fluvial»

(dictamen exploratorio)

(2009/C 277/04)

Ponente: **AnnaBREDIMA**

Mediante carta de 3 de noviembre de 2008, la Comisión Europea solicitó al Comité Económico y Social Europeo, de conformidad con el artículo 262 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la elaboración de un dictamen exploratorio sobre el tema

«La ecologización del transporte marítimo y fluvial».

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 15 de abril de 2009 (Ponente: Anna BREDIMA).

En su 453° Pleno de los días 13 y 14 de mayo de 2009 (sesión del 13 de mayo de 2009), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 182 votos a favor, 3 en contra y 3 abstenciones el presente Dictamen.

### 1. Conclusiones

1.1. El presente dictamen exploratorio analiza la «ecologización» del entorno de los océanos y ríos preservando la competitividad del sector del transporte, en consonancia con la Estrategia de Lisboa. La «ecologización» del entorno de los océanos y ríos puede lograrse mediante una política de conjunto que fomente las inversiones ecológicas y genere empleo «ecológico». El CESE mantiene que la economía ecológica no es un lujo y, en consecuencia, acoge con satisfacción este tipo de enfoque.

1.2. El transporte marítimo es la espina dorsal de la mundialización, ya que abarca el 90 % del comercio mundial, el 90 % del comercio exterior de la UE y el 45 % del comercio intracomunitario (en volumen). La navegación interior desempeña una importante función en el transporte interior europeo, ya que la cuota modal del transporte fluvial representa el 5,3 % del transporte interior total en la UE. Ambos modos de transporte son competitivos, sostenibles y respetuosos con el medio ambiente.

1.3. El CESE insta a la Comisión a que establezca una distinción en futuras referencias y que contemple la navegación interior como un modo de transporte interior.

1.4. El CESE opina que el rendimiento ambiental del transporte marítimo y de la navegación interior debería examinarse a la luz del rendimiento del transporte terrestre en la UE y de la contaminación que se genera en las fuentes terrestres. Reitera que cualquier medida comunitaria relativa a la contaminación ambiental también debe aplicarse a las embarcaciones de recreo y, en la medida de lo posible, a los buques navales. Este tipo de medidas deberían aplicarse a todas las embarcaciones (independientemente de su pabellón) del modo más práctico y eficiente posible. También deben basarse en una seria evaluación ambiental, técnica y socioeconómica.

1.5. En el Año Europeo de la Creatividad y la Innovación (2009), el CESE cree que la industria de la UE debe liderar la investigación innovadora en tecnologías ecológicas para el diseño y el funcionamiento de naves y puertos. La Comisión Europea debe analizar la comercialización de tecnologías ecológicas europeas en otras partes del mundo. Esta iniciativa tendrá el beneficio añadido de

generar más empleo en la UE («empleos ecológicos»). Las inversiones inteligentes en sistemas más ecológicos para naves, eficiencia energética y puertos acelerarán la recuperación de la crisis económica mundial.

1.6. El CESE sugiere que el equilibrio entre la legislación y las iniciativas industriales puede dar mejores resultados. Asimismo, insta a la Comisión a que estudie cómo capitalizar las mejores prácticas a escala de la UE. La «opción ecológica» para preservar el medio ambiente es un buen negocio y puede generar más empleo. No hay ninguna incompatibilidad entre transporte fluvial o marítimo sostenible y rentabilidad.

1.7. El CESE podría ser el «comunicador» oficial de nuevas políticas ecológicas a la sociedad civil organizada europea con el objetivo de impulsar el desarrollo de una «cultura ecológica». Puede también ser el foro europeo que estimule la sensibilización medioambiental de la sociedad civil organizada. Deberíamos cambiar la manera en que pensamos y actuamos a diario para ir adquiriendo una conciencia más ecológica hasta que logremos la «nave ecológica», el «combustible ecológico» y «el puerto ecológico».

1.8. Por lo que respecta a las emisiones de CO<sub>2</sub>, se reconoce que el transporte marítimo y la navegación interior son el modo más eficiente de transporte comercial. La promoción de la navegación interior puede ayudar a conseguir los principales objetivos de la política medioambiental de la UE. Incrementar su utilización es fundamental para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector del transporte.

1.9. El transporte marítimo seguirá expandiéndose en el futuro previsible al servicio del creciente comercio mundial, y, por consiguiente, también sus emisiones. Así pues, el total de sus emisiones aumentará. Es posible lograr reducciones significativas de las emisiones aplicando un conjunto de medidas técnicas y operativas.

1.10. La eventual implantación del régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) en el transporte marítimo no debería mermar la competitividad del sector del transporte marítimo europeo en el mercado mundial. Para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo internacional, un régimen mundial sería mucho más eficaz que un régimen de la UE u otro régimen regional.

1.11. La aplicación de un RCDE es mucho más complicada en el transporte marítimo que en la aviación, especialmente en régimen de fletamento. Una tasa sobre el carbono (combustibles de transporte marítimo) o cualquier otro tipo de gravamen podría ser igual de «efectivo» y mucho más fácil de gestionar en el transporte marítimo si se impulsara internacionalmente.

1.12. La normalización de los sistemas de educación y formación de las tripulaciones de embarcaciones de navegación interior, de nivel similar a los del transporte marítimo, será beneficiosa, especialmente para el transporte de mercancías peligrosas.

## 2. Recomendaciones

2.1. Aunque los transportes fluvial y marítimo sean modos de transporte competitivos, sostenibles y respetuosos con el medio ambiente, la Comisión debería examinar el potencial que tienen para nuevas mejoras a través de sinergias entre acciones reguladoras e iniciativas industriales.

2.2. El CESE observa que es necesario mejorar las infraestructuras de puertos y canales a fin de adaptarlos a naves más grandes, eliminar la congestión portuaria y maximizar la rapidez de las maniobras portuarias.

2.3. Los Estados miembros, individual y colectivamente, deberían tener disposiciones adecuadas en términos de preparativos, medios e instalaciones para responder, contrarrestar y atenuar los efectos de la contaminación en aguas de la UE.

2.4. El CESE insta a la Comisión a que analice las iniciativas industriales y otras medioambientales y estudie el modo de aprovechar las mejores prácticas para reducir las emisiones a la atmósfera de los buques a escala de la UE.

2.5. Al objeto de lograr el «buque ecológico» y el «puerto ecológico» del futuro, la Comisión debería liderar la investigación en tecnologías innovadoras aplicables a buques y puertos.

2.6. El CESE insta a la Comisión a que examine la eventual comercialización de tecnologías ecológicas europeas en otras partes del mundo. Esta iniciativa tendrá el beneficio añadido de generar más empleo en los países de la UE («empleos ecológicos»).

2.7. El CESE propone un refuerzo de la logística mediante el acortamiento de los itinerarios, la reducción del número de viajes sin cargamento (viajes con lastre) y ajustes para optimizar los horarios de llegada y reducir así las emisiones de los barcos.

2.8. La UE debe apoyar los esfuerzos que la OMI realiza con miras a una regulación global del transporte marítimo internacional y para satisfacer la necesidad de desarrollar capacidades en la aplicación de las responsabilidades del Estado del pabellón.

2.9. La mayor parte de los accidentes en el sector del transporte se deben a errores humanos. El bienestar del equipo de navegación a bordo (condiciones de vida y de trabajo) es indispensable. Por lo tanto, no hay que escatimar esfuerzos a la hora de inculcar seguridad a bordo y una cultura social corporativa.

2.10. La calidad de los combustibles para uso marítimo afecta a la salud humana. El CESE considera que, para las industrias implicadas, debería tratarse de una cuestión de responsabilidad social corporativa, tomando voluntariamente medidas adicionales para proteger el medio ambiente y mejorar la calidad de vida de la sociedad en general.

2.11. La expansión de la flota mundial de buques de gas natural licuado (GNL) plantea desafíos significativos en términos de personal bien formado y cualificado para su manejo. La escasez de oficiales cualificados requiere acciones que permitan aumentar los niveles de formación y contratación de personal.

2.12. Las actividades y los incidentes en alta mar pueden afectar a las aguas de la UE. El CESE sugiere la utilización del servicio de prevención e intervención contra la contaminación de la AESM, de su servicio permanente de recuperación de petróleo y de su servicio de vigilancia y control por satélite. Estos servicios ofrecen medios eficaces de detección e intervención rápida y acciones de limpieza. Una financiación apropiada de la AESM reforzará sus capacidades de coordinación.

2.13. Deberían desarrollarse programas de contratación de personal, educación y formación para tripulaciones de navegación interior, en especial cuando se trata del transporte de mercancías peligrosas, para atraer jóvenes al sector y mantener las cualificaciones necesarias.

## 3. Introducción general

3.1. El presente dictamen exploratorio se centra en dos ejes: «Cómo ecologizar el entorno de los océanos y ríos sin mermar la competitividad del sector del transporte». La cuestión se plantea en el contexto de las Comunicaciones sobre «La ecologización del transporte»<sup>(1)</sup> y la «Estrategia para la internalización de los costes externos»<sup>(2)</sup>. El paquete incluye una estrategia encaminada a garantizar que los precios del transporte reflejen mejor su coste real para la sociedad, de modo que sea posible reducir progresivamente el daño ambiental y la congestión con vistas a fomentar la eficiencia del transporte y de la economía en su conjunto. El CESE acoge con satisfacción estas iniciativas, que respaldan la dimensión medioambiental en consonancia con la Estrategia de Lisboa/Gotemburgo.

3.2. Para la navegación interior, la estrategia anuncia la internalización de los costes externos. Para el transporte marítimo, donde todavía no se ha iniciado el proceso de internalización, obliga a la Comisión Europea a actuar en 2009 si para entonces la Organización Marítima Internacional (OMI) no ha acordado medidas concretas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Para el transporte marítimo, la estrategia se desarrollará en consonancia con la política marítima integrada europea.

(1) COM(2008) 433 final - SEC(2008) 2206.

(2) COM(2008) 435 final.

3.3. El Parlamento Europeo y el Consejo Europeo han subrayado la importancia de una política de transporte sostenible, especialmente en el contexto de la lucha contra el cambio climático. Insisten en que el transporte tendrá que contribuir a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

3.4. El CESE destaca que el transporte marítimo, incluido el de cabotaje, constituye un modo de transporte que debe diferenciarse estrictamente de las vías navegables interiores desde un punto de vista económico, social, técnico y náutico. Existen grandes diferencias fundamentales entre los mercados en los que operan estas modalidades, las normas sociales y las circunstancias aplicables a las mismas, la medición de los pesos y los motores, la capacidad de carga, las rutas y la estructura de las vías navegables. El transporte marítimo y el aéreo son, a todas luces, modos de transporte globales, mientras que las vías navegables interiores en el continente europeo suelen incluirse en la categoría del llamado transporte interior, en la que también se incluye el transporte europeo por carretera y ferrocarril (3). En consecuencia, el CESE insta a la Comisión a que en futuros documentos y referencias distinga ambas vertientes y que contemple la navegación interior como un modo de transporte interior.

#### 4. El contexto del cambio climático

4.1. El calentamiento global, el impacto de la contaminación atmosférica en la salud humana y el carácter limitado de la oferta mundial de petróleo animan a la política de la UE a reducir la dependencia con respecto a los combustibles fósiles. El consumo de combustibles fósiles produce emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), que es el gas de efecto invernadero (GEI) predominante. Por consiguiente, las políticas ambientales vigentes se centran casi exclusivamente en los esfuerzos por reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. No obstante, el gas de efecto invernadero más importante distinto del CO<sub>2</sub> es el gas metano (CH<sub>4</sub>), cuyas emisiones provienen del sector ganadero.

4.2. El CESE opina que el rendimiento medioambiental del transporte marítimo y de la navegación interior debería examinarse a la luz del rendimiento del transporte terrestre en la UE y de la contaminación que se genera en las fuentes terrestres. Insiste (4) en que es necesario adoptar un enfoque integral que debería tener en cuenta la disponibilidad de la tecnología para reducir las emisiones, la necesidad de fomentar la innovación, la economía del comercio mundial y la necesidad de evitar los efectos negativos de un incremento de las emisiones de CO<sub>2</sub> al reducir otros agentes contaminantes; es decir, de minimizar las repercusiones no intencionadas entre distintas políticas.

4.3. Las medidas encaminadas a reducir las emisiones del transporte marítimo y del transporte por vías navegables del interior deberían ser prácticas, rentables y aplicables a todos los buques (independientemente de su pabellón), incluidos los barcos de recreo y, si fuera posible, los barcos de guerra (5). También deben basarse en una seria evaluación ambiental, técnica y socioeconómica. Asimismo, la legislación encaminada a lograr un ahorro

(3) El término «waterborne» (vía navegable), que puede aplicarse a ambos modos de transporte, se refiere únicamente al medio en el que se realiza el transporte. No indica el modo específico de transporte ni sus implicaciones medioambientales. El hecho de que la DG TREN haya incluido el transporte por carretera y ferrocarril, pero no la navegación interior, entre los modos de transporte interior, no altera este hecho.

(4) DO C 168 de 20.7.2007, p. 50; DO C 211 de 19.8.2008, p. 31.

(5) Véase más arriba la nota a pie de página 4.

marginal de gases de efecto invernadero a un coste considerable puede dar pie a un cambio modal a otros modos de transporte menos respetuosos con el medio ambiente. El resultado tendría un impacto general negativo en el calentamiento global.

4.4. Un aspecto de las políticas ecológicas que suele pasarse por alto es su beneficio económico. En efecto, la «economía ecológica» constituye una de las vías de salida de la crisis mundial. La economía ecológica emergente está generando nuevas oportunidades de empleo (6). El Comisario Dimas ha afirmado que las «inversiones ecológicas» generarán dos millones de puestos de trabajo en la UE durante la próxima década. Por ello, la «economía ecológica» no es un lujo.

4.5. Se pueden reducir más las emisiones de CO<sub>2</sub> en el transporte marítimo y por vías navegables del interior, pero las reducciones serían marginales, pues los productos tendrán que seguir desplazándose, independientemente de los costes adicionales, que en cualquier caso serán soportados por el consumidor.

#### 5. La «ecologización» del transporte marítimo

5.1. La creciente industrialización y la liberalización de las economías han extendido el comercio mundial y la demanda de bienes de consumo. El Plan de acción para una política marítima de la UE (7) hace especial hincapié en el transporte marítimo como modo de transporte competitivo, sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

5.2. El historial ambiental del transporte marítimo ha mejorado continuamente a lo largo de muchos años. La contaminación operativa se ha reducido a una cifra insignificante. Mejoras significativas de la eficiencia energética y del diseño del casco han dado lugar a una reducción de las emisiones y un aumento de la eficiencia del combustible. En función del volumen de productos transportados en barco, la cuota del transporte marítimo en el total de emisiones de CO<sub>2</sub> es pequeña (2,7 %) (8).

5.3. La fusión del hielo marino en la región del Ártico desbloquea cada vez más posibilidades de navegar por rutas que cruzan las aguas del Ártico (9). El acortamiento de los trayectos entre Europa y el Pacífico permitirá ahorrar energía y reducir las emisiones. La importancia de la ruta ártica fue destacada en el Dictamen del CESE sobre una «Política marítima integrada para la UE» (10). Al mismo tiempo, es cada vez más necesario proteger y preservar su medio ambiente marino al unísono con su población, así como mejorar su gobernanza multilateral. Las nuevas rutas marítimas en esta región deberían examinarse con precaución hasta que las Naciones Unidas lleven a cabo una evaluación de su impacto ambiental. A corto o medio plazo, el CESE sugerirá que se considere esta región como zona de conservación natural. Por lo tanto, sería aconsejable una medida equilibrada a nivel de la UE y de las Naciones Unidas entre los diversos parámetros de esta nueva ruta. También se esperan efectos beneficiosos de la ampliación del Canal de Panamá, que está previsto que concluya en 2015.

(6) *Empleo Ecológico*, PNUMA.

(7) SEC(2007) 1278.

(8) OMI: Actualización del Estudio 2000 sobre emisiones de gases de efecto invernadero de los buques.

(9) COM(2008) 763.

(10) DO C 211 de 19.8.2008, p. 31

5.4. El transporte marítimo está regulado estrictamente por más de 25 importantes convenios y códigos internacionales. MARPOL 73/78 es el principal convenio internacional y abarca la prevención de la contaminación marítima por los buques por causas operativas o accidentales <sup>(11)</sup>. También está regulado por un gran número de instrumentos legislativos comunitarios, como los paquetes ERIKA I y II y el Tercer paquete de seguridad marítima (2009). La legislación ha aumentado considerablemente la seguridad marítima, la vigilancia de la contaminación y, en su caso, la intervención para prevenir o atenuar las consecuencias de eventuales incidentes.

5.5. El anexo VI al Convenio MARPOL, revisado hace poco, relativo a la prevención de la contaminación atmosférica por los buques, establece unos límites más estrictos con respecto a las emisiones de óxido de azufre (SO<sub>x</sub>), partículas y óxido de nitrógeno (NO<sub>x</sub>). Es posible lograr reducciones significativas de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los barcos aplicando un conjunto de medidas técnicas y operativas. Varias de estas medidas pueden aplicarse sólo de forma voluntaria. La reducción de la velocidad (navegación lenta) es la medida más eficiente y de efecto inmediato y significativo. No obstante, su aplicación se verá condicionada por la demanda del comercio.

5.6. El CESE cree que pueden lograrse mejores resultados con una mezcla equilibrada de legislación e iniciativas industriales, como los objetivos innovadores de la Asociación helénica para la protección del medio ambiente marino (HELMEPA) <sup>(12)</sup>, el premio «Poseidon Challenge» <sup>(13)</sup>, el «Floating Forest» <sup>(14)</sup> (bosque flotante) y la Fundación «Green Award» <sup>(15)</sup> (premio ecológico).

5.7. La eventual implantación del régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) en el transporte marítimo no debería mermar la competitividad del sector de la navegación europea en el mercado mundial, pues, de lo contrario, entraría en conflicto con la Agenda de Lisboa. Antes de tomar decisiones, la Comisión ha de dar una respuesta clara a las siguientes preguntas: ¿Qué ventajas para el medio ambiente supondrá la introducción de este régimen en la navegación internacional? ¿Cómo funcionará el régimen en la práctica en un sector tan internacional como la navegación? En este contexto, un régimen mundial en el marco de la OMI sería mucho más eficaz a la hora de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo que un régimen de la UE u otro régimen regional.

5.8. La presión política para incorporar el transporte marítimo al RCDE de la UE antes de 2013 es obvia. La aplicación de un RCDE es mucho más complicada en el transporte marítimo que en la aviación, especialmente en régimen de fletamento porque los aspectos prácticos del comercio marítimo mundial hacen que los cálculos en torno al RCDE resulten muy difíciles. El transporte

marítimo internacional consiste principalmente en el desplazamiento de cargas con arreglo a pautas comerciales que están cambiando constantemente en todo el mundo. La mayoría de los buques de la UE tienen como puerto de carga o descarga puertos que no están en territorio de la UE, y es el fletador correspondiente quien los determina. Las naves no son homogéneas, de manera que resulta difícil establecer un modelo de referencia. El transporte marítimo se caracteriza por su elevado número de pequeñas empresas, que abultan considerablemente la carga administrativa del RCDE. Muchas naves, en el sector del fletamento, que es el más extendido, amarran en puertos de la UE sólo ocasionalmente. El reaprovisionamiento de combustible de los buques durante sus trayectos puede tener lugar en puertos no comunitarios y el consumo de combustible entre puertos está basado en meras estimaciones. En estas circunstancias, varios países podrían intervenir en la asignación de emisiones del RCDE, como el país del armador, del operador, del fletador, del propietario de la carga o de su destinatario. Por otra parte, un RCDE de la UE para el transporte marítimo tendría que aplicarse a todos los buques que llegan a los puertos de la UE, con la posibilidad real de que terceros países que no aplican el RCDE tomen medidas de represalia en nombre de los buques que enarbolan su pabellón.

5.9. Una tasa sobre el carbono (combustibles de transporte marítimo) o cualquier otro tipo de gravamen podría ser igual de «efectivo» y mucho más fácil de gestionar en el transporte marítimo. Además, será más fácil garantizar que los fondos que se recauden se dediquen a iniciativas de «ecologización».

5.10. En un futuro previsible seguirán predominando los sistemas de propulsión naval con combustibles basados en carbono. El gas se convertirá en un combustible alternativo y su uso se extenderá cuando las infraestructuras de distribución lo permitan. Los estudios de viabilidad en torno a las células de combustible que utilizan gas natural auguran una reducción significativa de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Por otra parte, el futuro trabajo de la OMI se centrará en la reducción del ruido de los buques.

5.11. Es poco probable que haya disponibilidad suficiente de biocarburantes sostenibles para la navegación o que la captura y el almacenamiento de hidrógeno y carbono repercuta de manera considerable en la navegación en las próximas dos décadas. Las energías solar, como *Skysails*, y eólica no garantizarán el funcionamiento de los barcos por sí solas, pero pueden contribuir a esta tarea junto con los motores. El uso en los puertos de electricidad suministrada por la red terrestre (motores del buque apagados) permitirá más operaciones respetuosas con el medio ambiente. La propulsión nuclear, que exige una infraestructura especial para actuar rápidamente en caso de emergencia, no es una opción viable para los buques mercantes.

## 6. «Ecologizar» la navegación interior

6.1. La navegación interior desempeña una función nada desdénable en el transporte interior europeo, ya que la cuota modal del transporte fluvial representa el 5,3 % del transporte interior total en la UE, alcanzando a veces en regiones con canales grandes más del 40 %. Se trata de un modo de transporte fiable, rentable, seguro y respetuoso con el medio ambiente. La promoción del transporte en navegación interior puede ayudar a conseguir los principales objetivos de la política medioambiental de la UE. Incrementar su utilización es fundamental para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector del transporte. Esto está en consonancia con la política de la UE que aborda el asunto de la excesiva congestión de las carreteras.

<sup>(11)</sup> La prevención de la contaminación de los buques aumentará con la aplicación futura de convenios internacionales recientes sobre sistemas antiincrustantes, aguas de lastre, remoción de restos de naufragio, combustibles para buques y reciclaje de naves (adopción prevista en 2009).

<sup>(12)</sup> HELMEPA, establecida en 1981, ha servido de modelo para la creación de CYMEPA, TURMEPA, AUSMEPA, NAMEPA, UKRMEPA, URUMEPA e INTERMEPA.

<sup>(13)</sup> Establecido por la Asociación Internacional de Propietarios Independientes de Buques Cisterna (Intertanko) en 2005.

<sup>(14)</sup> Convocado en el Reino Unido, info@flyingforest.org.

<sup>(15)</sup> Convocado en los Países Bajos, www.greenaward.org.

6.2. Tradicionalmente, la navegación interior ha estado regulada por las normas de la Comisión central para la navegación del Rin (CCNR), que permitió la introducción de estrictas normas técnicas y de seguridad. La legislación basada en el Tratado de Mannheim es aplicable a los países ribereños del Rin. Contiene reglamentación sobre seguridad, responsabilidad y prevención de la contaminación. Debido a estas muy rigurosas normas la navegación interior se caracteriza por un nivel altamente unificado de calidad y seguridad en los equipos de los buques y la formación de sus tripulaciones. Basándose en normas derivadas del Tratado de Mannheim, la UE ha introducido recientemente requisitos técnicos y operativos completos para buques de navegación interior en la Directiva 2006/87/CE.

6.3. La legislación comunitaria <sup>(16)</sup> establece límites para la calidad del combustible utilizado por los buques de navegación interior. La propuesta de la Comisión Europea <sup>(17)</sup> relativa al contenido de azufre en los carburantes tiene por objeto introducir reducciones en el contenido de azufre tanto para buques marítimos como para interiores. El sector de la navegación interior era favorable a una reducción del contenido de azufre de los carburantes, en una sola vez, desde 1 000 ppm hasta 10 ppm. El Parlamento Europeo aceptó esta propuesta del sector de la navegación interior y decidió recientemente bajar el contenido de azufre en una sola vez hasta 10 ppm a partir de 2011. En un futuro no muy lejano, la navegación interior podría beneficiarse del uso de los sistemas de cero emisiones, como las células de combustible. La nueva gabarra interior «CompoCaNord», el petrolero de reciente construcción «Futura» en Alemania y el remolcador neerlandés híbrido de hidrógeno son ejemplos concretos. Además, hay una nueva legislación <sup>(18)</sup> que regula el transporte de mercancías peligrosas por carretera, ferrocarril o navegación interior en o entre los Estados miembros.

6.4. La reciente ampliación de la UE ha extendido la red de vías navegables interiores del Mar del Norte al Mar Negro, mediante la conexión de los ríos Rin y Danubio. Las vías navegables interiores de Europa ofrecen un gran potencial para el transporte fiable

de mercancías y pueden resultar más ventajosas que otros modos de transporte, que a menudo afrontan problemas de congestión y capacidad.

6.5. Sería poco realista tratar la navegación interior del mismo modo que las actividades nacionales que pueden regularse a través de la legislación nacional o regional. Hay buques de navegación interior con pabellón croata, ucraniano, serbio y moldavo que ya transitan por ríos y canales de la UE, y con la liberalización del transporte fluvial ruso y el acceso de los operadores comunitarios al mismo, y viceversa, se añadirá una dimensión internacional a la navegación interior comunitaria.

6.6. Una de las condiciones y retos más importantes para la fiabilidad de la navegación interior es la mejora de la infraestructura física que elimine los cuellos de botella y permita el mantenimiento necesario. El CESE reitera su dictamen anterior <sup>(19)</sup> y espera que las medidas acometidas en virtud del proyecto NAIADES <sup>(20)</sup> impriman un nuevo impulso a la navegación interior y permitan la financiación de proyectos de desarrollo de infraestructuras.

6.7. En cuanto a la internalización de los costes externos, la navegación interior no debería ocupar el primer lugar, en la medida en que se trata de un modo relativamente poco utilizado de transporte. Cualquier política que imponga una tasa sobre el carbono para la navegación interior está abocada a afrontar dificultades jurídicas porque en el Rin, en virtud del Convenio de Mannheim de 1868, no se pueden imponer gravámenes. En la práctica, el 80 % de la navegación interior actual se desarrolla en la cuenca del Rin. El CESE observa que la incompatibilidad de los regímenes jurídicos del Tratado del Rin y del Tratado del Danubio generan problemas en la legislación medioambiental del Danubio: sugiere que la UE intensifique sus esfuerzos para la futura homogeneización de las normativas (medioambientales, sociales y técnicas) al objeto de facilitar la navegación interior.

Bruselas, 13 de mayo de 2009.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social Europeo*  
Mario SEPI

<sup>(16)</sup> Directiva 2004/26/CE, DO L 225 de 25.6.2004, p. 3.

<sup>(17)</sup> COM(2007) 18.

<sup>(18)</sup> Directiva 2008/68/CE, DO L 260 de 30.9.2008, p. 13.

<sup>(19)</sup> DO C 318 de 23.12.2006, p. 218.

<sup>(20)</sup> COM(2006) 6.