

XXI SEMANA DE ESTUDIOS DEL MAR

Melilla, 26 de septiembre de 2003

El transporte marítimo en Europa

Manuel Carlier

Director General

Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)

CONTENIDO

0. Preámbulo.
1. Importancia del transporte marítimo para Europa. Principales tendencias.
2. Objetivo general de la política de transporte de la UE: Movilidad sostenible.
3. Medidas concretas propuestas y previstas.
4. Las realidades que percibimos.
5. Conclusiones.

0. PREÁMBULO.

Quiero agradecer a ASES MAR que, una vez más, haya ofrecido a la Asociación de Navieros Españoles la posibilidad de participar en sus Semanas de Estudios del Mar, que llegan en esta ocasión a la vigésimo primera edición. Parece que fue ayer cuando intervine por primera vez en las mismas, en 1986, pero han pasado ya 17 años.

El tema sobre el que se me ha pedido que les hable no puede ser más atractivo ni más oportuno: **El transporte marítimo en Europa**. Seguramente no me va a ser difícil convencerles de que el transporte marítimo es vital para Europa desde el punto de vista económico. Para ello les aportaré algunos datos que espero resulten de su interés.

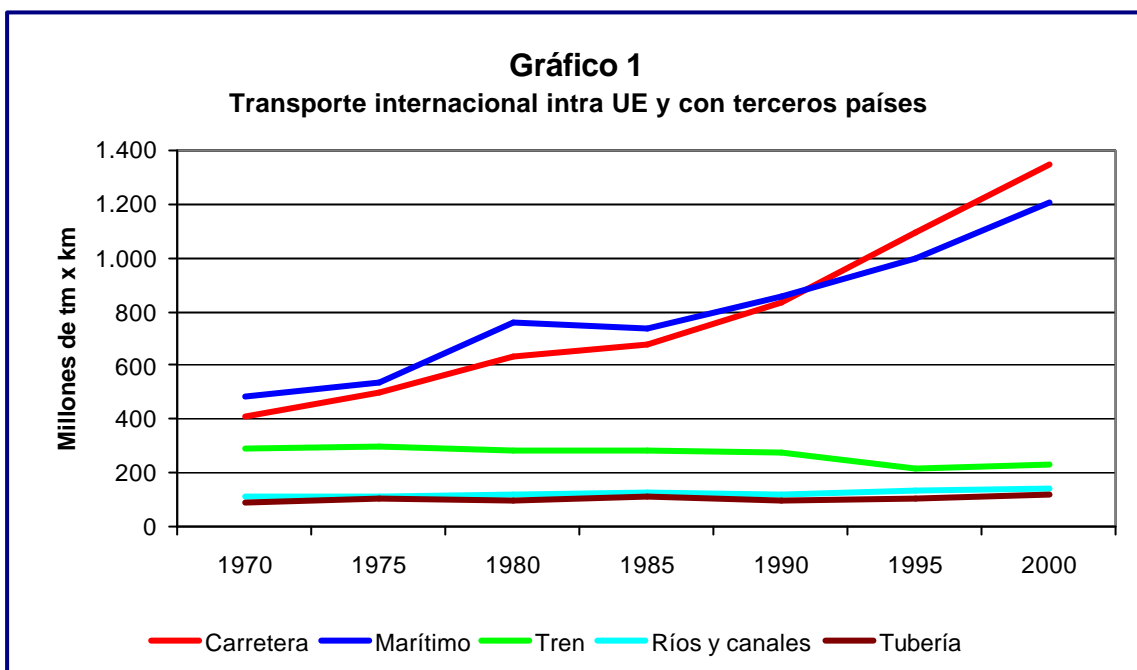
Examinaremos, a continuación, uno de los objetivos generales de la política de transportes de la Unión Europea, el concepto de **movilidad sostenible**, y veremos cómo y por qué el transporte marítimo está llamado a jugar un papel incluso más importante en el futuro en la economía y el desarrollo europeos.

Finalmente, resumiré para ustedes algunas de las medidas concretas que, en aplicación de este principio se están aplicando o proponiendo en estos momentos en Europa.

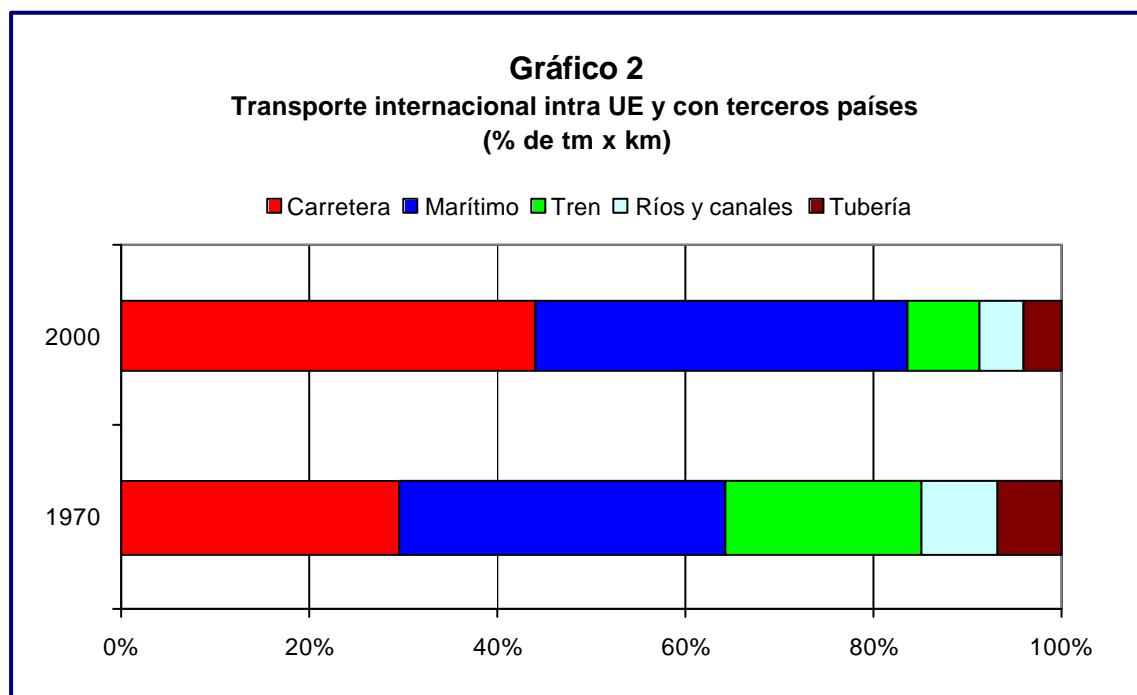
1. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO PARA EUROPA. PRINCIPALES TENDENCIAS.

Para comenzar, vamos a analizar algunas cifras que nos mostrarán la enorme importancia del transporte marítimo para la Unión Europea. En el **Gráfico 1** se muestra la evolución del transporte internacional con origen o destino en la UE entre 1970 y 2000, incluyendo tanto el comercio con terceros países como el internacional entre países comunitarios. Vemos que, hasta 1990, el transporte marítimo era el medio preponderante y que, aunque ha sido superado a partir de esa fecha por la carretera, su evolución sigue

bastante pareja a la de ésta, con un fuerte crecimiento, mientras que todos los otros modos de transporte de mercancías, como el avión o el oleoducto, se han mantenido prácticamente estancados, y el ferrocarril ha incluso disminuido sensiblemente su demanda.



En el **Gráfico 2** se comparan las cuotas porcentuales de cada modo de transporte en 1970 y 2000. La carretera ha aumentado drásticamente su participación, del 29,7 al 44,3%. El transporte marítimo también lo ha hecho, del 34,8 a casi el 40%, mientras todos los demás modos disminuían sensiblemente su cuota, pasando globalmente del 36 al 17%.

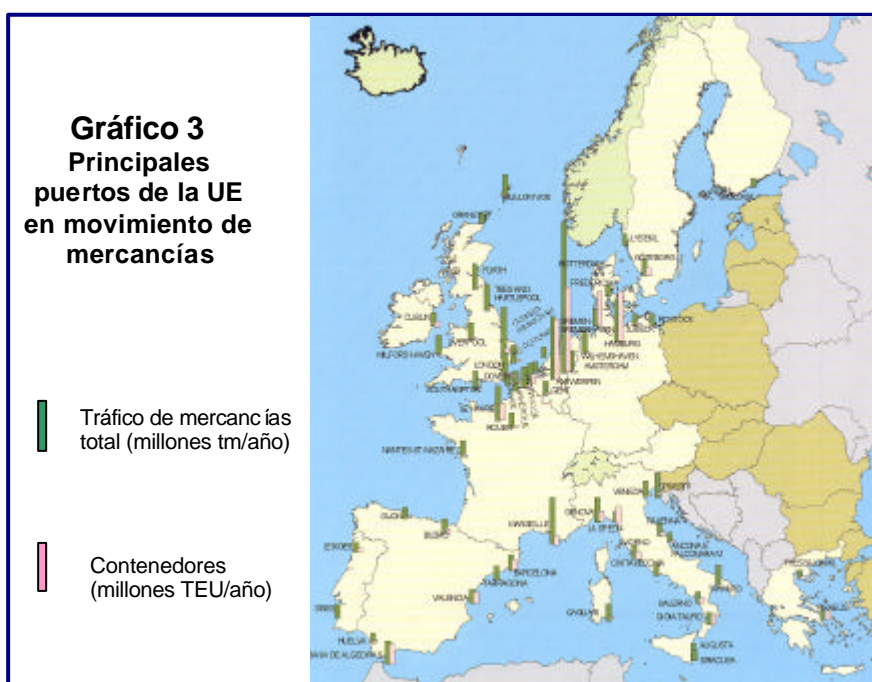


La **Tabla 1** nos indica que actualmente el transporte marítimo mueve anualmente en Europa la inmensa cifra de **2.657 millones de toneladas de mercancías**, de ellas 1529 millones de toneladas entre países UE y terceros países, 882 millones en tráficos internacionales entre países miembros de la UE y 245 en tráficos de cabotaje nacional. También podemos ver que España es el sexto país europeo con más tráfico marítimo, con unos 222 millones de toneladas. El Reino Unido, debido a su carácter insular, es, con más de 500 millones de toneladas, el país europeo con más tráfico marítimo.

Tabla 1
Transporte Marítimo de Mercancías en la UE
Millones de tm

| PAÍS | NACIONAL | INTERNACIONAL | | TOTAL |
|---------------|--------------|---------------|----------------|----------------|
| | | INTRA-UE | EXTRA-UE | |
| Reino Unido | 64,4 | 205,5 | 234,8 | 504,7 |
| Países Bajos | 0,8 | 112,9 | 289,6 | 403,2 |
| Italia | 58,8 | 47,0 | 271,5 | 377,3 |
| Francia | 18,7 | 101,7 | 201,6 | 322,0 |
| Alemania | 5,2 | 97,3 | 130,3 | 232,9 |
| España | 46,7 | 43,5 | 131,8 | 221,9 |
| Bélgica | 5,1 | 55,6 | 115,2 | 175,9 |
| Suecia | 12,1 | 79,1 | 40,9 | 132,1 |
| Finlandia | 0,9 | 51,0 | 24,4 | 76,2 |
| Dinamarca | 11,1 | 37,6 | 25,2 | 74,0 |
| Grecia | 14,7 | 13,4 | 23,2 | 51,2 |
| Portugal | 5,5 | 16,7 | 28,5 | 50,7 |
| Irlanda | 1,4 | 20,8 | 12,3 | 34,5 |
| TOTAL | 245,2 | 882,1 | 1.529,4 | 2.656,7 |

El **Gráfico 3** muestra los **principales puertos europeos**, tanto por su tráfico total de mercancías como en tráfico de contenedores y permite apreciar de qué forma un número reducido de puertos de la Europa Central (Holanda, Bélgica, Alemania, Francia, Reino Unido) concentra una parte substancial del tráfico internacional de mercancías de la UE. Los puertos del sur están experimentando, sin embargo, crecimientos superiores en los últimos 5 años.

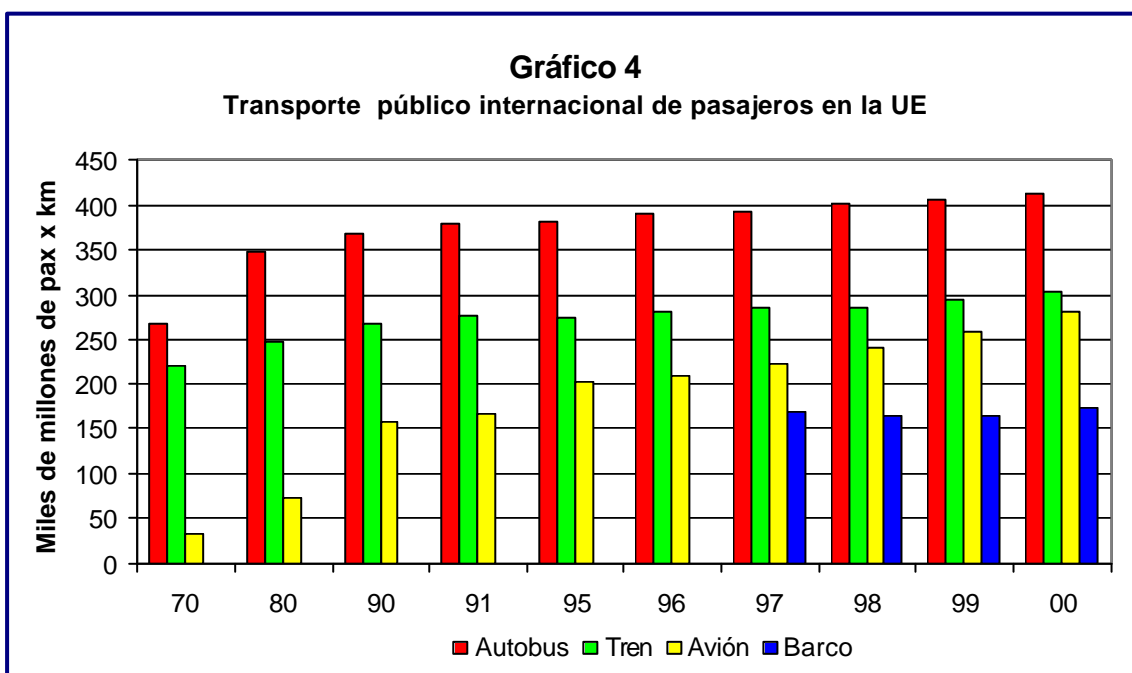


Aunque muy brevemente, no quiero dejar de hacer referencia al **transporte internacional de pasajeros en la UE**. Sin lugar a dudas, el automóvil particular es el medio más utilizado por los europeos también para sus viajes internacionales. En el año 2000, 3.789 millones de pasajeros x km se desplazaron en coche, frente a los 413 que utilizaron el autobús, 303 que se decidieron por el tren, 281 del avión y 173 millones de pasajeros x km del barco.

En el periodo 1997-2000 el modo marítimo para el transporte internacional de pasajeros es el que ha experimentado un menor crecimiento (+2,4%). Tanto la carretera, como el autobús y el tren han registrado subidas similares en el mismo periodo, en torno al 5%, mientras que el avión ha crecido un notable y espectacular 26,6%. El crecimiento acumulado del modo aéreo entre 1970 y 2000 fue del 751,5%, es decir, el número de pasajeros de la UE que utilizó el avión como medio de transporte se multiplicó por 13. También la carretera experimentó un notable crecimiento en esos 30 años, del 139,5%.

Si nos centramos únicamente en el **transporte público internacional de pasajeros**, el autobús es el modo más utilizado (35% de los pasajeros x km), seguido del tren y el avión, con un 26 y 24% respectivamente, y por último el barco. Sólo un 15% de los pasajeros movidos se decantó por este modo de transporte.

El **Gráfico 4** muestra la evolución del transporte público internacional de pasajeros entre 1970 y 2000. Como se ha dicho, para el transporte marítimo sólo se dispone de datos desde 1997.

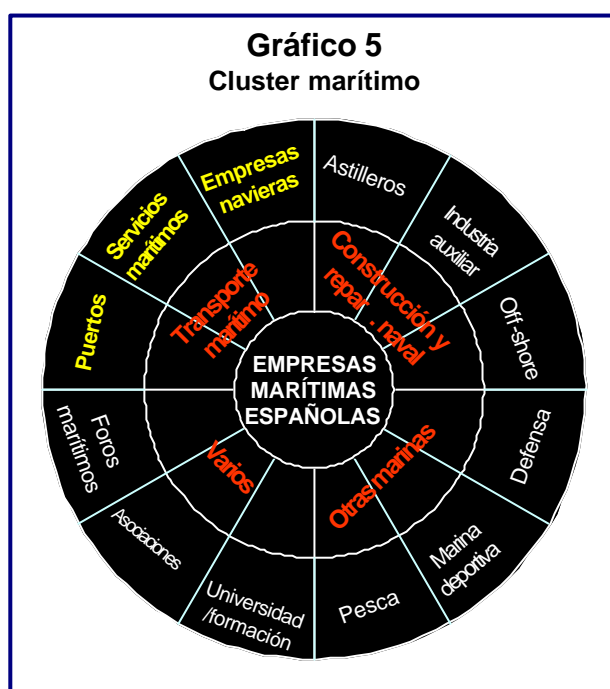


El transporte marítimo es, como se ha visto, muy importante por sí mismo para la economía europea, pero lo es mucho más si se le considera en el contexto del conjunto de las industrias y servicios marítimos (lo que se ha dado en llamar el **cluster marítimo**), que se ilustra en el **Gráfico 5** y está constituido principalmente por:

- Transporte Marítimo:
 - o Empresas navieras
 - o Servicios marítimos
 - o Puertos y servicios portuarios

- Construcción Naval:
 - o Astilleros de construcción y reparación
 - o Industria auxiliar
 - o Industria *off-shore*
- Otras marinas:
 - o Armada
 - o Pesca marítima e industria conservera
 - o Deportiva
- Otros:
 - o Formación (universidades, etc.)
 - o Foros marítimos
 - o Asociaciones
- Etc.

Es fundamental resaltar que los diferentes subsectores de este gran sector o cluster marítimo **están estrechamente relacionados entre sí**, de tal modo que su eficacia y competitividad depende en gran medida de un desarrollo armónico y equilibrado del conjunto de todos ellos. Así, por ejemplo, el transporte marítimo (empresas navieras) no puede ser eficaz sin unos puertos y servicios portuarios adecuados, bien utillados y eficaces; la construcción naval difícilmente puede sobrevivir en Europa exportando todos sus productos, por lo que necesita un sector armador que genere una demanda interna, al menos hasta un cierto porcentaje de su capacidad; lo mismo podría decirse de la industria auxiliar respecto de los astilleros, etc.



En Europa, todo este gran conjunto de empresas y servicios viene aglutinado por el llamado **Foro de las Industrias Marítimas**, creado a comienzos de los 90 por iniciativa del entonces comisario de industria Bangeman. En 2001, en una reunión plenaria del mismo, celebrada en Valencia, se presentó un estudio que evaluaba la importancia económica y social, el “impacto” económico, del cluster marítimo para Europa. Dicho informe fue considerado entonces como “pesimista”, en el sentido de que el impacto real es probablemente bastante mayor. No obstante, sus cifras pueden valer para dar una idea al menos de orden de magnitud. Teniendo en cuenta que no incluía a la Armada, sus principales conclusiones eran:

Tabla 2
Impacto total del Cluster marítimo
en la economía europea (UE 15 + Noruega)

| | Directo | Indirecto | TOTAL |
|----------------------|----------------|----------------|------------------------|
| Empleo | 1.545.000 | 847.000 | 2.392.000 |
| Valor añadido | 70.000 mill. € | 41.000 mill. € | 111.000 mill. € |

Siempre según el citado informe, de los subsectores que componen el cluster, los de mayor importancia económica son:

Tabla 3
Principales sectores marítimos europeos
(en términos de facturación y valor añadido)

| Miles de millones de euros | Facturación | Valor añadido |
|---|-------------|---------------|
| 1. Empresas navieras | 47,9 | 15,5 |
| 2. Puertos y servicios portuarios | 22,3 | 15,2 |
| 3. Industria auxiliar const. naval | 22,3 | 9,3 |
| 4. Astilleros | 19,3 | 6,7 |

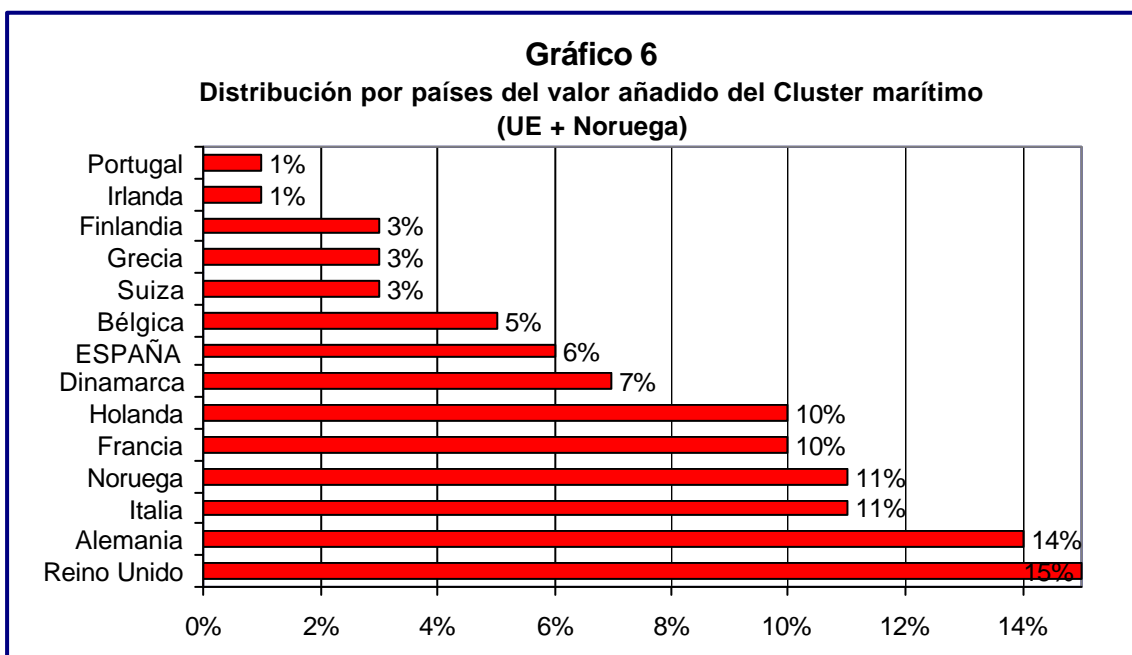
Y los de mayor importancia, desde el punto de vista de empleo, son los siguientes:

Tabla 4
Principales sectores marítimos europeos
(en términos de empleo)

| | Directo | Total |
|--|---------|---------|
| 1. Empresas navieras | 300.000 | 607.000 |
| 2. Pesca y acuicultura | 295.000 | 368.000 |
| 3. Industria auxiliar cons. naval | 262.200 | 436.000 |
| 4. Puertos y servicios portuarios | 217.500 | 318.000 |

Es, pues, evidente que, dentro de los márgenes de error del estudio, las empresas navieras constituyen, y con gran diferencia, el principal subsector del cluster, tanto desde el punto de vista económico como de empleo.

Un dato adicional importante, que aporta el **Gráfico 6**, es la **importancia relativa de los diferentes países europeos** en el cluster marítimo europeo. España vemos que aporta únicamente el 6% del valor añadido del cluster total europeo, mientras países de inferior importancia económica, como Dinamarca o Noruega, consiguen una participación mucho mayor.



Pasaremos, ahora, a examinar con algún detalle el sector naviero europeo. De acuerdo con datos del *Instituto de Shipping Logistics* de Bremen, las empresas navieras de la UE (15) controlaban en julio de 2003 un total de 8.852 buques de más de 1.000 GT, con un total de 267,2 millones de TPM, que suponen el 33,8% de los buques y el 35,6% del tonelaje de peso muerto de la flota mercante mundial de más de 1.000 GT (ver **tabla 5**).

Tabla 5
Flota mercante controlada por empresas navieras europeas (UE-15)

| Número de buques | Petroleros | Graneleros | Portacont. | Pasaje | Otros | Total |
|-------------------------|------------|------------|------------|--------|-------|--------------|
| Bandera nacional | 857 | 333 | 399 | 539 | 1.120 | 3.248 |
| Otros pabellones | 1.094 | 1.348 | 843 | 186 | 2.277 | 5.748 |

Los buques de pabellones de la UE + Noruega dan empleo actualmente a unos 190.000 tripulantes de los cuales, algo más del 70%, es decir, unos 135.000, son nacionales de esos países. El porcentaje de extranjeros permanece bastante estable, si bien ha disminuido ligeramente en los últimos años, como se aprecia en la **tabla 6**.

Tabla 6
Trabajadores a bordo de buques de pabellón de Estados miembros de la UE + Noruega

| 1997 | | 2003 | |
|---------------|-------------|---------------|-------------|
| Nacionales UE | Extranjeros | Nacionales UE | Extranjeros |
| 133.448 | 57.122 | 134.585 | 55.258 |

2. OBJETIVO GENERAL DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTES DE LA UE. MOVILIDAD SOSTENIBLE.

En su último Libro Blanco sobre la política común de Transportes⁽¹⁾, la Comisión Europea establece como objetivo primordial conseguir una movilidad sostenible. En consecuencia, las características fundamentales del sistema de transportes europeo en el horizonte del 2010, deberán ser la **Eficacia** y **Sostenibilidad**. Es decir, deberá permitir obtener una movilidad, contribuyendo así al bienestar y al desarrollo económico y social, sin por ello:

- Agotar los recursos naturales.
- Destruir el medio ambiente.
- Dañar la salud humana.

Analizado en mayor detalle, las cualidades que un sistema de transportes debería tener para cumplir estos objetivos serían las siguientes:

Eficacia: para ser considerado eficaz, un sistema europeo de transportes debería:

- Permitir alcanzar la movilidad necesaria para el desarrollo de los individuos, las empresas y la sociedad.
- Ser eficiente en términos económicos y, por ello, promover el desarrollo general y regional.
- Ofrecer al usuario la posibilidad de elegir entre diferentes modos de transporte.

Sostenibilidad: ello significa que el sistema de transportes debe:

- Limitar las emisiones y residuos por debajo de la capacidad del planeta para absorberlos.
- Minimizar el impacto ecológico y la producción de ruido.
- Utilizar energías no renovables por debajo de los niveles de desarrollo de los sustitutos renovables.

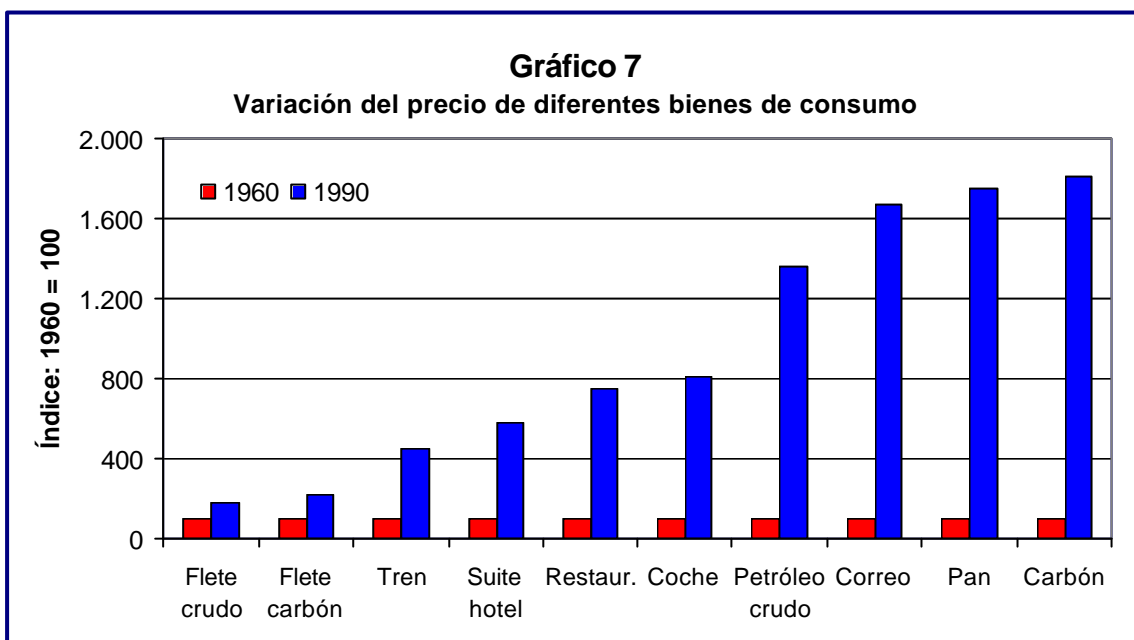
Para conseguir estos objetivos, la política de transportes propuesta por la Comisión Europea contempla los siguientes **objetivos generales**:

- **Reequilibrio modal:** aumentar la cuota de los modos con mayor capacidad de crecimiento sostenible.
- **Reducción del consumo energético.**
- **Reducción de las emisiones y residuos.**
- **Refuerzo de la seguridad.**

⁽¹⁾ Libro Blanco *La Política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*. Comisión Europea, septiembre 2001.

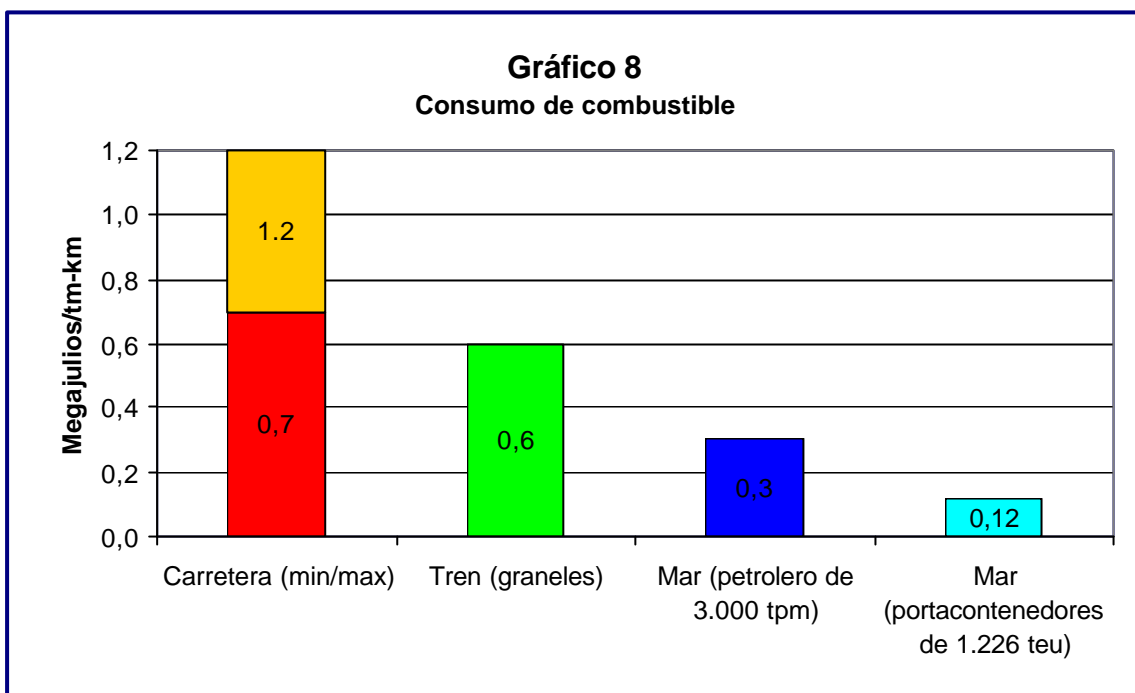
¿Qué papel puede jugar el transporte marítimo en estos planteamientos? ¿Cuáles son sus cualidades para participar en el sistema europeo de transportes? La propia Comisión las reconoce en su Libro Blanco. El transporte marítimo es:

- **Muy eficaz en términos económicos**, principalmente porque los fletes marítimos se negocian en un **mercado muy abierto y muy competitivo**. Así, por ejemplo, el **Gráfico 7** adjunto, tomado de *Maritime Economics* de Martin Stopford, muestra como entre 1960 y 2000, el flete marítimo tanto de graneles sólidos como líquidos, simplemente se duplicó, mientras que los precios de otros productos o servicios se multiplicaban por 18 (carbón), 17 (pan o correo), etc.



- Es, además, el medio **más eficiente en el uso de la energía**. El consumo de combustible en mega julios / tm-km de un buque tanque de 3.000 tpm es hasta cuatro veces inferior que el de la carretera y la mitad que el de un tren transportando graneles. Si lo comparamos con el de un portacontenedores pequeño, llega a ser hasta 10 veces menor (ver **Gráfico 8**).
- También es el medio **más seguro y respetuoso con el medio ambiente**, en particular porque su seguridad está muy regulada en el ámbito internacional. Aunque no es bien conocido, lo cierto es que sólo en torno a un 12% de la contaminación marina por hidrocarburos tiene su origen en el transporte marítimo, mientras que la mayoría procede de descargas urbanas o plantas industriales terrestres.
- Además, es el medio de transportes que produce **menores costes externos** a la sociedad. A esta conclusión llegan varios estudios recientes. Cabe citar los datos que aporta la Comisión Europea en su propuesta de programa Marco Polo⁽²⁾, según los cuales, los costes externos del transporte marítimo (contaminación, accidentes, embotellamientos, etc.) son en promedio un tercio de los del transporte ferroviario y un cuarto de los de la carretera.

⁽²⁾ Comunicación de la Comisión COM(2002)54 final. *Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Concesión de ayuda financiera comunitaria para mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte de mercancías*. Bruselas, febrero 2002.



Por todas estas razones, la Comisión Europea ha apostado fuertemente a favor del transporte marítimo a la hora de establecer los siguientes **objetivos concretos y específicos** de su política de transportes hasta 2010:

- Reequilibrio modal: mayor cuota de modos marítimo y ferrocarril y menor de la carretera.
- Reducción del consumo energético, sobre todo en la carretera.
- Reducción de las emisiones y residuos de todos los modos.
- Refuerzo de la seguridad, en particular de la carretera y marítimo.

3. MEDIDAS CONCRETAS PROPUESTAS Y PREVISTAS.

Para la consecución de estos objetivos, la Comisión propone, entre otras, las siguientes medidas que afectan al transporte marítimo:

- **Tarifificación equilibrada por el uso de infraestructuras** en los diferentes modos de transportes (Directiva marco).
- Un amplio **programa de medidas concretas de fomento del SSS** (incluyendo una propuesta de Directiva de liberalización de servicios portuarios y otra relativa a unidades de carga intermodales).
- Directivas sobre **reducción de emisiones a la atmósfera** debidas a los combustibles.
- Medidas de **seguridad** post Erika y Prestige específicas sobre el transporte marítimo.

A continuación se comentan cada una de estas medidas o propuestas.

3.1 Tarifificación de las infraestructuras.

Como es bien sabido, las infraestructuras de transporte terrestre, tanto por carretera como por ferrocarril, en la generalidad de los países europeos, se han venido financiando, en una proporción muy notable, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, mientras que en el transporte marítimo se aplica ya muy ampliamente, y en particular, en España, el principio conocido como *user pays*, según el cual las infraestructuras las paga totalmente el usuario (en el caso de los puertos, el naviero y el cargador). Es cierto, sin embargo, que en las autopistas y algunos túneles, puentes, etc. los camiones deben pagar peaje y que los combustibles de los camiones están sometidos a una fuerte fiscalidad, de la que en general están exentos los buques. La consecuencia es que las cuentas no están del todo claras, pero tradicionalmente se asume que existe un cierto grado de competencia desequilibrada en favor de la carretera. El usuario de ésta paga costes menores de los totales y ello es económicamente ineficiente, porque distorsiona las decisiones económicas que realizan los usuarios.

Para contribuir a paliar este problema, la Comisión Europea, publicó en 1998 una Comunicación expresamente dedicada a las tasas por las infraestructuras y, posteriormente, en el referido Libro Blanco de 2001 sobre Transportes, ha propuesto una “*Directiva marco sobre tasas por el uso de las infraestructuras*”. Más recientemente, el pleno del Parlamento Europeo ha adoptado el informe del eurodiputado socialista español Juan de Dios Izquierdo Collado, en el que apoya expresamente una Directiva en esta línea.

En el Libro Blanco se llegaba a apuntar la posibilidad de establecer, al menos en determinadas regiones críticas, los llamados peajes “a la suiza”, mediante los cuales los fondos recaudados de los transportistas por carretera podrían utilizarse para financiar el desarrollo de infraestructuras de modos de transporte alternativos, como el marítimo o el ferrocarril. Como han recogido todos los medios de comunicación, esta posibilidad ha recibido fortísimas críticas por parte de los transportistas por carretera, hasta el punto de que la Comisaria Loyola de Palacio se ha visto obligada a matizar las propuestas iniciales del Libro Blanco.

En un país como España (y en otras zonas de Europa, especialmente la nueva UE ampliada de 25 miembros), para muchas poblaciones pequeñas y distantes, el transporte por carretera es aún “el único existente” y toda la economía local depende del mismo. Por ello, las medidas destinadas a trasladar completamente el coste del transporte por carretera (o, más bien, de su infraestructura) al usuario, a las que antes hemos hecho referencia, tendrían efectos sociales muy serios sobre esas comunidades y no parece realista esperar que los gobiernos quieran asumir el coste político de imponer esas medidas. De ahí que el citado informe del Parlamento Europeo, aunque apoya la Directiva marco sobre tasas por el uso de las infraestructuras, matiza que “*la política de transportes debe contribuir a la cohesión económica y social de las regiones periféricas, insulares y montañosas*”. Esta actitud equilibrada fue también la que asumió el Ministerio español de Fomento tras la lectura del Libro Blanco. En consecuencia, aunque parece que a medio/largo plazo se irá avanzando seguramente hacia un régimen más equilibrado de financiación de las infraestructuras, por el momento el SSS no debe confiar para cimentar su desarrollo en medidas de corte negativo sobre la carretera.

3.2 Programa de apoyo al SSS.

El interés de las instituciones europeas por la promoción de un mayor desarrollo del transporte marítimo intraeuropeo (o *short sea shipping*, SSS) se remonta a 1991, cuando la Comisión Europea creó el Foro de las Industrias Marítimas que como se ha dicho agrupa a navieros, puertos, astilleros y sus industrias auxiliares, pesca, etc., así como a la Comisión Europea y a representantes de los gobiernos de los Estados miembros.

Desde entonces han pasado ya 12 años, en los que se han sucedido diferentes iniciativas de la Comisión y el Consejo, con más bien pocos resultados prácticos. En junio de 2002, y bajo Presidencia española, el Consejo de Ministros de Transportes de la UE, en la llamada “*Declaración de Gijón*”, acordó pedir a la Comisión que reavivase sus actuaciones en este campo. Como consecuencia, en abril de 2003, la Comisión Europea ha hecho pública una nueva Comunicación⁽³⁾ que recoge un programa completo de actuaciones específicas, con el objetivo de promover el desarrollo de cadenas logísticas multimodales que utilicen el transporte marítimo y que incluyen, como más importantes:

- **Liberalización de los servicios portuarios**, mediante una Directiva actualmente en trámite de “conciliación” entre Parlamento y Consejo europeos. Su finalidad es reducir el coste y el tiempo del paso de buque y la mercancía por los puertos. Introduce una serie de principios básicos liberalizadores, tales como mercados abiertos, competencia libre y leal tanto entre puertos como dentro de cada uno de ellos, no imposición de servicios que no se precisan (autoasistencia), una estructura tarifaria justa y transparente o la abolición de prácticas laborales obsoletas, en los que las empresas navieras han depositado muchas esperanzas.
- Introducción de una **nueva unidad estándar de carga europea intermodal** (*European Intermodal Loading Unit - EILU*), que pretende combinar las ventajas de los contenedores (resistencia y posibilidad de apilarlos) y de las cajas móviles utilizadas en la carretera, en especial la mayor capacidad de estas últimas.

⁽³⁾ Comunicación de la Comisión COM(2003) 15 final relativa a un *Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia*. Bruselas, abril 2003.

- Un nuevo **programa Marco Polo** de ayudas al lanzamiento de proyectos de transporte multimodal, cuya primera convocatoria verá la luz en septiembre u octubre de 2003, con un presupuesto previsto total de 75 millones de euros durante 4 años.
- **Simplificación de los actuales trámites aduaneros** especiales para el transporte de corta distancia, ya existentes pero aún muy poco utilizados.
- Utilización generalizada en la UE de **formularios estandarizados IMO-FAL** de comunicación de los buques con las autoridades portuarias y marítimas.
- Apoyo a la red europea de **oficinas de fomento del SSS**.
- Desarrollo del concepto de **Autopistas del Mar**.

La intención de la Comisión es conseguir que el programa esté operativo a partir del presente año 2003, con el objetivo de contribuir a la transferencia de 12.000 millones de tm x km de la carretera al transporte marítimo de corta distancia, el ferrocarril y las vías navegables.

3.3 Directiva sobre reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos.

El pasado mes de noviembre, la Comisión adoptó una Comunicación sobre una estrategia para reducir la contaminación atmosférica por los buques, en la que destaca la propuesta de modificación de la directiva del asunto.

El objetivo principal de esta modificación, en lo que al sector marítimo se refiere, es la reducción de las emisiones marinas de sulfuros y partículas, mediante:

- El establecimiento de un límite del 1,5% en el contenido de azufre de los combustibles marinos utilizados por **todos los buques en el Mar del Norte, el Canal de la Mancha y el Mar Báltico**, en línea con los límites actualmente establecidos en el Convenio MARPOL.
- Limitar también al 1,5% el contenido de azufre del combustible utilizado por los **buques de pasaje en servicios regulares a, o desde, cualquier punto de la UE**.
- Limitar al 0,2% el contenido de azufre del combustible utilizado por los buques **mientras estén atracados en puertos de la UE**.

Los armadores europeos comparten el objetivo de reducir el impacto de las emisiones al aire y la estrategia propuesta por la Comisión de reducir las emisiones marinas allí donde contribuyan a superar las cargas críticas ácidas y donde afecten a la calidad del aire. En su comunicación, la Comisión reconoce la importancia de analizar efectos más que las emisiones en si, enfoque que desde el punto de vista de los armadores resulta el más acertado: las medidas deben estar diseñadas para alcanzar objetivos fijados de protección de la salud y el medioambiente de forma económicamente efectiva. Sin embargo, no todas las medidas propuestas se justifican bajo este enfoque, como veremos en el punto 4.3.

3.4 Medidas de seguridad *post Erika y Prestige* específicas sobre el transporte marítimo.

A raíz del accidente del *Erika*, la Vicepresidente de la Comisión Europea, Loyola de Palacio, asumió ante el Parlamento Europeo el compromiso de revisar con urgencia toda la normativa relevante aplicable a la seguridad marítima.

Como consecuencia la Comisión presentó dos conjuntos de propuestas (Erika I y Erika II), que se refieren a:

Erika I

- Reforzamiento del mecanismo de inspección por el Estado del Puerto (Port State Control - PSC) mediante la modificación de la Directiva 95/21.
- Reforzamiento y mejor control del papel de las Sociedades de Clasificación mediante la modificación de la Directiva 94/57 .
- Aceleración del calendario establecido por la OMI en el Convenio MARPOL para imponer la obligatoriedad de doble casco a los buques tanque de pabellón europeo y a los de terceros pabellones que escalen en puertos de la UE.

Las dos primeras propuestas recibieron apoyo general del sector, pero la tercera resultó ciertamente polémica, y la mayoría de asociaciones europeas representativas del sector marítimo, manifestaron la conveniencia de llevar a la OMI cualquier modificación en la normativa de seguridad, como finalmente se hizo. Las tres medidas están ya en vigor, y la Comisión ha abierto recientemente procedimiento a 10 estados miembros por no haberlas transpuesto a su normativa nacional.

Erika II

- Mejora de la seguridad del tráfico marítimo y la prevención de la contaminación mediante una nueva propuesta de Directiva, ya publicada.
- Creación de un nuevo Fondo de compensación por daños producidos por la contaminación por hidrocarburos, denominado COPE, que complementa el actual régimen internacional de dos niveles (CLC/FUND).
- Creación de una Agencia Europea de seguridad marítima que apoye a la Comisión y a los Estados Miembros en labores como el mantenimiento al día y preparación de normativa comunitaria, evaluación y auditoria de las Sociedades de Clasificación, etc. La misma entró en funcionamiento el 1 de enero de 2003.

Por su parte, el hundimiento del *Prestige* ha dado lugar a un conjunto de medidas tanto regionales como europeas, entre las que destacan:

- La prohibición por parte de España y Francia de transportar productos pesados en buques sin doble casco, con efecto 1/1/2003 (RDL 9/2002). Italia, Portugal, Marruecos, Japón, Corea del Sur y otros países han anunciado similares medidas.
- La modificación de Reglamento 417/2002:

- prohibiendo transportar productos pesados en buques sin doble casco (1/7/08 para buques menores de 5.000 tpm)
- acelerando y ampliando la eliminación de petroleros sin doble casco
- endureciendo los requisitos de inspección

La misma ha recibido ya el visto bueno del Consejo y Parlamento, y está pendiente su publicación en el DOUE para las próximas semanas.

- Una propuesta de Directiva sobre sanciones –incluso penales– para los responsables (armadores, fletadores, sociedades de clasificación, tripulantes, etc.) de daños causados por derrames intencionados o accidentales al mar.

4. LAS REALIDADES QUE PERCIBIMOS.

En los tráficos **transoceánicos**, el transporte marítimo no tiene competencia y está ya jugando un papel fundamental de forma más que eficiente. En ellos resulta de suma importancia que se mantenga una normativa internacional y que se exija su cumplimiento con el mismo rigor a todos los buques y armadores, independientemente de su pabellón o nacionalidad. La introducción de medidas regionales, como las derivadas del accidente del buque tanque Prestige, sólo contribuyen a la distorsión de la competencia, tal y como se analiza en el punto 4.3.

En cuanto a los tráficos marítimos **intraeuropeos** (más conocidos como SSS) y a la vista de todo lo anterior, parecería que la situación es favorable y que como consecuencia de las iniciativas tomadas recientemente, cabría esperar un fuerte crecimiento de la actividad del transporte marítimo. Pero la realidad diaria no es tan positiva. Lo cierto es que aunque el transporte marítimo ofrece claras ventajas, éstas son apreciables sobre todo para el interés general y a medio-largo plazo. Sin embargo, lo que el usuario percibe hoy día es que, en general, el transporte marítimo frente a la carretera es:

- menos competitivo en costes
- menos flexible
- más complejo.

Salvando las distancias, la situación puede compararse a la problemática del reciclaje de las basuras domésticas. Algunos usuarios están dispuestos a colaborar, separando las basuras y asumiendo ciertas molestias, pero ¿cuántos estarían dispuestos a pagar por tener que hacerlo? “*¡Estaría bueno, no sólo me piden que tenga tres cubos de basura en casa y que lleve cada bolsa a un sitio distinto, etc. sino que encima tengo que pagar!*”

Pese a que, como se ha dicho, la UE considera el SSS un elemento fundamental a promocionar, la percepción que tienen los armadores españoles, por lo menos en los últimos tiempos, es bien distinta. Constantemente se están introduciendo (o amenazando con introducir) nuevos elementos que lo penalizan. “*¡No sólo pretenden que recicle y me hacen pagar por ello, sino que además me ponen los contenedores a 4 metros de altura, por lo que debo salir de casa con las tres bolsas y una escalera!*”

En realidad, mientras las nuevas normas e iniciativas favorables al SSS (como la Directiva de liberalización de los servicios portuarios, o la tarificación equitativa por el uso de las infraestructuras) encuentran incontables obstáculos y oposiciones, se están desarrollando y poniendo en vigor en paralelo numerosas actuaciones que suponen nuevos *hándicaps* para el transporte marítimo. Veamos algunos ejemplos:

4.1 Directiva sobre liberalización portuaria y proyecto de Ley español.

Las últimas versiones de la propuesta de Directiva de liberalización de los servicios portuarios y del proyecto de Ley de modificación del régimen económico de los puertos españoles, distan mucho de las versiones iniciales en las que tantas esperanzas había depositado el sector naviero.

En la tramitación de la Directiva en el Parlamento Europeo se han introducido importantes ajustes contrarios al espíritu inicial de la misma, tales como los plazos de duración de las autorizaciones que resultan muy elevados, se vacía prácticamente de contenido el concepto de autoasistencia, el practicaje queda fuera del ámbito de aplicación de la misma, etc.

De la misma manera, las últimas versiones del proyecto de Ley español reflejan la evolución que ha sufrido la Directiva, resultando en realidad muy poco o nada liberalizadora. Adicionalmente, este proyecto no sólo mantiene, sino que reitera y eleva de rango la actual regulación laboral de la estiba.

En suma, las presiones de las empresas que prestan estos servicios (normalmente sin competencia en cada puerto) y de las organizaciones sindicales de sus trabajadores, han ido desvirtuando en buena medida los iniciales objetivos de liberalización de los servicios portuarios, lo que resulta sumamente contraproducente para el sector y para el desarrollo del transporte marítimo intraeuropeo.

4.2 Unidad europea de carga intermodal.

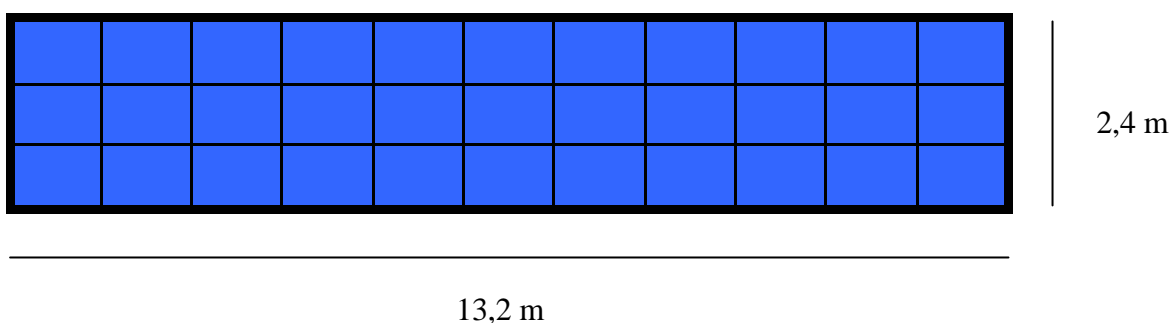
La propuesta para desarrollar y normalizar una Unidad Europea de Carga Intermodal, que permita optimizar la estiba en su interior de las paletas normalizadas europeas o *europallets*, es otro claro ejemplo de iniciativa que, por el momento, constituye más bien un motivo de preocupación para el sector naviero.

La problemática que pretende resolver la Comisión con esta propuesta es bien conocida: los **contenedores marinos** se normalizaron por la ISO principalmente en los años 70 y existe una amplísima flota mundial de buques celulares adaptados a los mismos. El contenedor marítimo presenta la ventaja de su robustez, que permite apilarlo a varias alturas e izarlo mediante grúas. Por su parte, en el transporte terrestre se utilizan preferentemente en Europa unas **cajas móviles** (o *swap bodies*) que no son apilables, pero cuyas dimensiones se han desarrollado para optimizar la estiba en su interior de las paletas normalizadas europeas (*europallet*) de 1.200 mm de longitud y 800 de anchura. En comparación, los contenedores marinos, cuyas dimensiones interiores no son múltiplos de las del *europallet*, pierden bastante espacio estibando este tipo de paletas.

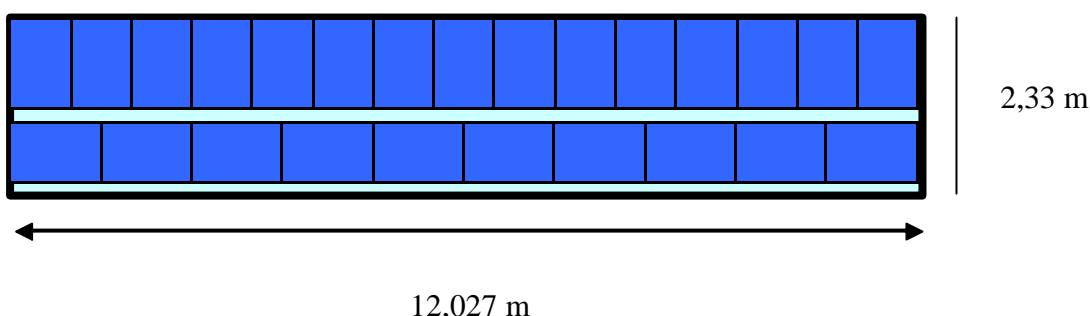
Para solucionar esta incompatibilidad, la Comisión Europea ha propuesto normalizar una Unidad Europea de Carga Intermodal (*European Intermodal Loading Unit - EILU*), que reúna las ventajas de los contenedores (posibilidad de apilarlos e izarlos por la parte superior, idoneidad para el transporte marítimo) y las de las cajas móviles, en especial su mayor anchura y adecuación al transporte de *europallets*.

La Comisión propone, en realidad, dos versiones distintas. Una versión larga (que cargaría, en el sentido de la longitud de la EILU, 11 unidades de 1,2 m con los márgenes de maniobra necesarios) y una corta (para 6 unidades en las mismas condiciones). Los gráficos siguientes comparan la estiba de *europallets* en un contenedor ISO de 40 pies y en la proyectada EILU larga.

EILU larga (33 europallets de 1,2 x 0,8 m)



ISO 40 pies (25 europallets de 1,2 x 0,8 m)



La anchura de la EILU ha de permitir la carga de tres paletas, colocadas una al lado de la otra (es decir, 3 veces 800 mm), o de dos paletas en sentido longitudinal (es decir 2 veces 1.200 mm), más el margen de maniobra necesario, sin que puedan superarse los 2.550 mm, anchura máxima autorizada en el transporte por carretera.

La altura elegida es de 2.670 mm por cuanto las cajas móviles tienen generalmente esa altura. Es superior a las alturas normalizadas de los contenedores ISO 668 y 650 de la serie 1 (2.438 mm y 2.591 mm) y ofrece, por tanto, más espacio. Con esa altura, la EILU podría utilizarse en las principales líneas de ferrocarril en las que circulan vagones de altura normalizada.

Según la Comisión, estas nuevas unidades tendrían al menos un 32% mejor aprovechamiento en el transporte de los *europallets* que los contenedores ISO. Sin embargo, no hay que olvidar que cada año circulan por Europa unos 18 millones de unidades de contenedores marinos ISO, y que los costes de adaptación de los buques a unas nuevas dimensiones de unidad de carga serían enormes. Por otra parte, la EILU, para ser útil para el transporte marítimo, debería ser robusta y apilable, lo que la encarecería frente a las actuales cajas móviles, de modo que no estaría ni mucho menos garantizada su aceptación por los transportistas terrestres.

Además, existen ya los llamados *palletwide containers* que, conservando las dimensiones exteriores de los contenedores ISO, solucionan bastante aceptablemente la problemática citada, gracias a un corrugado especial de las paredes que mejora su adaptación al *europallet*. Sus dimensiones internas son 12.100 x 2.440 mm y 1.750 mm de altura (frente a los 12.040 x 2.340 x 2.340 del contenedor ISO estándar). De esta manera, un *palletwide* de 40 pies puede cargar 30 *europallets*. Como consecuencia, el sector naviero preferiría que se extendiese este estándar de contenedores, que se adapta a las dimensiones ISO y solucionan bastante aceptablemente la problemática citada.

4.3 Directiva sobre reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos.

Como se ha dicho, el sector comparte los objetivos indicados en la propuesta de modificación de la directiva del epígrafe. Sin embargo, no tanto las medidas concretas propuestas.

Existe un estudio realizado por la Asociación Europea de Industrias Petrolíferas (*European Petroleum Industry Association – EUROPIA*), en el que se analiza la contribución de las emisiones marinas a:

- la deposición de azufre en áreas que superan las cargas críticas establecidas
- la superación de los estándares de calidad del aire

Dicho estudio parte de la información existente en las bases de datos de la Comisión que soportan la Directiva de Techos Nacionales de Emisión y el Protocolo de Gotenburgo, y concluye, tanto por el análisis de las contribuciones de las emisiones marinas a la superación de los objetivos medioambientales, como por el análisis de costes, que no están justificadas ni la limitación propuesta para los buques de pasaje en servicios regulares europeos ni los límites propuestos en los puertos. Este último punto resulta sin duda el más perjudicial. La nueva directiva obligaría a muchos buques, para cumplir los niveles exigidos de emisiones de dióxido de azufre, a quemar diesel-oil en lugar de fuel-oil en puerto, lo que encarecería su operación y exigiría transformaciones importantes y costosas del mismo:

- adquisición e instalación de nuevos equipos y/o acondicionamiento de los existentes
- cambios en la disposición y compartimentación de los tanques de combustible
- mayor número de operaciones de cambio de un combustible a otro (con el riesgo reconocido de que el buque quede sin gobierno que eso implica) etc.

4.4 Prevención de actos ilícitos en buques e instalaciones portuarias.

Como consecuencia directa de los gravísimos atentados del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York, la OMI aprobó, a finales de 2002, un nuevo Código sobre prevención de actos ilícitos contra buques e instalaciones portuarias (**Código ISPS**), que entrará en vigor con carácter obligatorio para los transportes internacionales el **1 de julio de 2004**.

El Código ISPS establece un marco para la cooperación entre los Gobiernos, los organismos gubernamentales, administraciones locales y los sectores naviero y portuario para detectar las amenazas a la protección⁽⁴⁾ y adoptar medidas preventivas. Algunos de los requisitos incluidos en el mismo son, para cada buque e instalación portuaria:

- Realización de una Evaluación de Protección (análisis de riesgos).

⁽⁴⁾ En inglés se utiliza la palabra *security* para designar la seguridad frente a ataques terroristas y otros actos ilícitos y *safety* para la prevención de accidentes. En español, hasta ahora se utilizaba en ambos casos la palabra “seguridad”. Para diferenciar entre ambas, se está extendiendo el uso de “protección” como traducción de *security*. Así, “protección marítima o portuaria” significa “seguridad frente a actos ilícitos en el ámbito marítimo o portuario”.

- Formulación e implantación de un Plan de Protección (medidas de protección).
- Designación y formación de un Oficial de Protección en cada empresa y en cada buque o instalación portuaria (responsable de la aplicación del Plan).
- Vigilancia de la carga (especialmente contenedores) y de los pasajeros.
- Disponibilidad de equipos de protección y control de carga y pasaje a bordo y en tierra, según sea necesario.
- Disponibilidad a bordo de sistemas de identificación automática (AIS).
- Procedimientos y documentación (registro sinóptico continuo).

Dado que cada buque (o tipo de buque) y cada instalación portuaria presenta riesgos diferentes, el procedimiento práctico utilizado en cada caso para cumplir los requisitos específicos del Código se determinará y aprobará por la Administración de cada país.

Todo ello supone una fuerte exigencia de dedicación de tiempo y recursos económicos y humanos por parte de las administraciones y las empresas. Por ello, una gran preocupación del sector naviero en estos momentos es que en la puesta en marcha del Código ISPS se tengan presentes dos principios básicos:

- Evitar la burocracia y dar a su aplicación un enfoque eminentemente práctico. El Código ISPS no debería convertirse simplemente en un requisito formal, en un papel más. No deberían introducirse medidas o trámites que no tengan utilidad práctica.
- Todas las tareas de control de pasaje y carga que sea posible, se deberían realizar en tierra, en los puertos, para evitar sobrecargar al personal y medios de a bordo, que necesariamente serán más limitados, con tareas y responsabilidades innecesarias.

Lo cierto es que la Comisión Europea ha propuesto que las exigencias del Código ISPS se apliquen también a todos los buques que operen en tráficos de cabotaje nacional en la UE y en las mismas fechas. Esto podría ser, en el fondo, contraproducente, ya que tanto las actuaciones de las empresas navieras como las inspecciones de las Administraciones tenderán a ser menos concienzudas si se sobrecarga a ambas de trabajo en un plazo demasiado perentorio.

Por otra parte, si el ferrocarril, el autobús, o incluso el transporte aéreo, no aplican medidas de control de una exigencia similar, ello se traducirá en una pérdida adicional de competitividad para el modo marítimo, que resulta claramente contradictoria con el objetivo de fomentar el SSS frente a los modos terrestres.

4.5 Medidas de seguridad post *Erika* y *Prestige* sobre el transporte marítimo.

Para comenzar este apartado quiero hacer dos consideraciones previas:

- En primer lugar, es evidente que el transporte marítimo, como toda actividad económica, debe estar sujeto al cumplimiento de normas de seguridad que impidan que se ponga indebidamente en riesgo a las personas, los bienes de terceros o el medio ambiente.

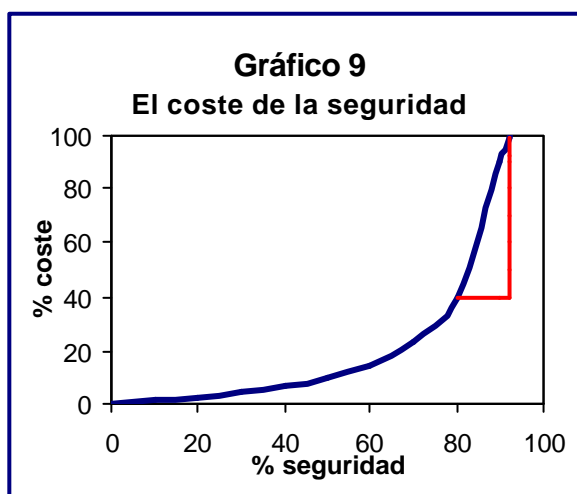
- Por otra parte, las empresas navieras son las primeras interesadas en la seguridad del buque, la tripulación y la carga. Más aún, el cumplimiento de la normativa es cada vez más complejo y costoso. Por tanto, para las empresas navieras, un buque que no cumple la normativa vigente (buque subestándar) no sólo es un peligro para la seguridad y el medio ambiente, sino que constituye una competencia desleal en el mercado.

La regulación internacional de la seguridad marítima ha venido siempre influenciada por accidentes que han mostrado la necesidad de modificar la normativa preexistente, lo que normalmente se hizo tras un detenido examen del accidente y sus causas (lo que exige normalmente un plazo de dos o tres años) y las normas resultantes se aplicaron con carácter universal. Baste recordar cómo la tragedia del *Titanic*, en 1911, dio origen a la adopción, en 1914, del primer Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS) o cómo, tras el accidente del *Torrey Canyon* en 1967, se adoptó, en 1973, el Convenio MARPOL.

Sin embargo, en los últimos años, accidentes como los del *Exxon Valdez*, *Estonia*, *Erika* o *Prestige*, han tenido como consecuencia la aprobación de nuevas medidas que en algunas ocasiones se han tramitado apresuradamente, sin llevar antes a cabo un análisis suficientemente completo de las causas del accidente, y en otras se han implantado con carácter regional (como en el caso del *Exxon Valdez* o el *Prestige*), lo que limita considerablemente su efectividad práctica y pone en peligro la necesaria uniformidad de la normativa internacional de seguridad marítima. En mi opinión, este proceder dista mucho de ser el más adecuado.

Además, no podemos perder la perspectiva. En estos últimos meses hemos oído hablar con frecuencia de “nunca más”, es decir, de la pretensión de establecer normas que “eliminen toda posibilidad de nuevos accidentes” e incluso de “seguridad a toda costa”. Estas expresiones no son realistas. La eliminación absoluta de los accidentes no se puede alcanzar. Toda actividad humana entraña algún riesgo. Siempre habrá una probabilidad, aunque sea muy pequeña, de que vuelva a ocurrir un accidente y es fundamental estar prevenidos y contar con los medios adecuados.

Por todo ello, me parece evidente que hay que buscar un equilibrio entre el coste de la implantación de cualquier nueva medida de seguridad y el beneficio que se derive de la misma. El **Gráfico 9** (puramente ilustrativo) muestra como, en el extremo, el coste de un incremento marginal de la seguridad puede resultar absolutamente desproporcionado. Toda nueva medida debería, por tanto, venir precedida por un **estudio en profundidad de su relación eficacia/coste**.

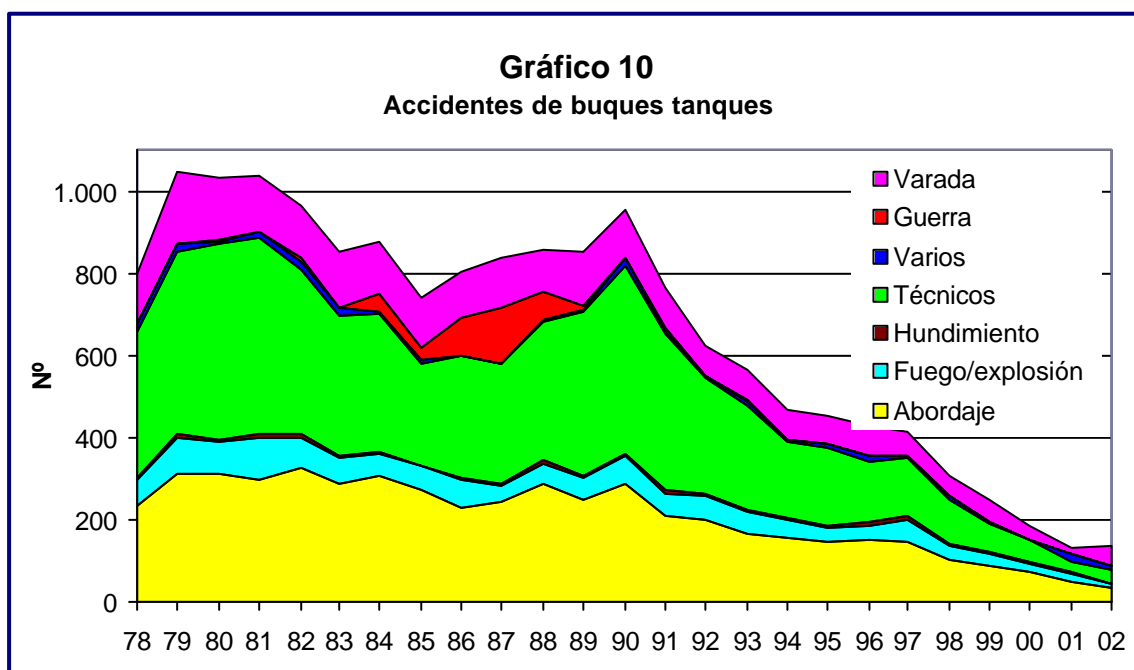


Por otra parte, el transporte marítimo es una actividad intrínsecamente internacional. Los buques deben poder navegar libremente, así **que la normativa que regule su construcción, mantenimiento y operación debería ser de carácter internacional**, evitan-

do normas regionales y racionales, salvo en casos extremos y urgentes. Lo contrario no haría sino obstaculizar e incluso impedir el comercio marítimo internacional.

No obstante, países desarrollados, como los EEUU o la UE, se plantean frecuentemente el complejo dilema político de si deben aplicar, en su propio ámbito, normas más estrictas que los estándares internacionales porque “*podemos permitirnos normas más estrictas y más seguras*”. Dicho así, es sin duda cierto. Por ejemplo, el coste del transporte marítimo de crudo y productos de petróleo supone sólo alrededor de un 1% del precio final del mismo en el surtidor (que, como es sabido, está principalmente formado por impuestos). Si el coste del transporte se encareciese un 40 o un 50% por la aplicación de unas normas más estrictas, el consumidor y la economía europea en su conjunto podrían perfectamente soportar ese sobrecoste. Esto es indiscutible. Ahora bien, si esas normas se aplican sólo a los buques que toquen en los puertos europeos, no se evitará el paso de buques como el “Prestige” cerca de nuestras costas. Es preciso mejorar los estándares de toda la flota mundial, y no sólo de la Europea o de la que venga a puerto europeos.

Los casos del *Exxon Valdez* (en los petroleros) o el *Estonia* (en los ro-ros de pasaje) fueron precedentes de **ruptura de la uniformidad de la reglamentación internacional** y de cómo la presión política puede influenciar negativamente el desarrollo de una normativa de seguridad razonable y consistente. Los del *Erika* y *Prestige* han vuelto a mostrar que, bajo la presión de los medios de comunicación, los poderes públicos tienden a actuar de forma apresurada y las medidas tomadas en estas circunstancias corren el riesgo de ser inadecuadas. Ambos accidentes no tenían nada que ver con el doble casco. Se trataba de buques antiguos e inadecuadamente mantenidos cuyas tripulaciones cometieron errores graves en situaciones críticas. En las mismas condiciones, un buque de doble casco habría corrido la misma suerte. ¿Justifica esto modificar las reglas aplicables a los buques de casco sencillo que sí cumplen las normas? En realidad, la normativa actual de seguridad es, en líneas generales, adecuada, como lo demuestra el hecho de que todos los índices de siniestralidad del transporte marítimo se vienen reduciendo sistemáticamente. Los accidentes son cada vez más infrecuentes, como muestra el **Gráfico 10**.



Lo que sí han mostrado claramente los casos del *Erika* y del *Prestige* es que, aún siendo muchos los mecanismos de control e inspección del cumplimiento de las normas vigentes, (control por el Estado de bandera, Sociedades de Clasificación, Control por el Estado del puerto, *vetting* de fletadores...), **su eficacia conjunta es sin duda mejorable.**

Creo firmemente que la consecuencia de todo lo anterior no puede ser que cada vez que se produzca un accidente de un buque que incumpla las normas vigentes, se modifiquen dichas normas, afectando así a cientos o miles de buques que sí las cumplen... y mucho menos que los EEUU o la UE modifiquen dichas normas unilateralmente. Esta forma de proceder no haría sino retraer la inversión en el sector marítimo (con lo que, en realidad, sería contraproducente) y obstaculizar el comercio internacional.

Por el contrario, me parece evidente que **lo prioritario es aumentar la eficacia de los sistemas de inspección existentes** o implantar otros nuevos, de forma que sea cada vez más difícil eludirlos. Con ello no quiero decir en modo alguno que las normas de seguridad dejen de mantenerse en proceso de permanente revisión y se vayan mejorando a medida que ello se considere necesario. El sector, por medio de la OMI, va mejorando permanentemente su regulación y debe seguir siendo así. Pero, como ya he adelantado, es fundamental que ello se lleve a cabo:

- En el foro internacional competente para ello, la OMI, y para su aplicación con carácter universal.
- Tras un análisis suficientemente detenido de las carencias de las normas actuales y de la relación eficacia/coste de las modificaciones propuestas.

Los accidentes marítimos y los incidentes de contaminación, aunque serán cada vez menos frecuentes, seguirán siendo muy espectaculares y atrayendo, tal vez cada vez más, la atención de los medios de comunicación y de la opinión pública. La presentación que dichos medios realizan, fomentando la llamada “tolerancia cero”, no es realista ni tiene en cuenta la importancia vital del comercio marítimo para la economía europea y mundial, para el Cluster marítimo y para nuestra sociedad en conjunto.

Por todo esto y para evitar contribuir a fomentar una sensación de inseguridad injustificada en la opinión pública, las medidas regulatorias tomadas a consecuencia de un accidente deberían ser serenas, proporcionadas, bien fundadas técnicamente y adoptadas en el ámbito de la OMI para su aplicación internacional.

Sea como fuere, el transporte marítimo seguirá sin duda, en los próximos años y decenios, mejorando incesantemente su eficacia económica y su seguridad para continuar prestando sus imprescindibles servicios al comercio y a la sociedad en Europa y en el mundo en general.

4.6 Short Sea Promotion Centre – Spain.

Para terminar, y aunque no se trata precisamente de un *hándicap*, quiero hacer referencia a que, en febrero de 2002, Puertos del Estado, ANAVE, ANARE e IZAR, con el apoyo de la Dirección General de la Marina Mercante, fundaron la Asociación Española

para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain)⁽⁵⁾. Hoy día forman parte de la misma 21 empresas e instituciones de casi todos los sectores del transporte.

Los diferentes SPC's⁽⁶⁾, que existen en todos los países europeos, no se limitan a una actuación nacional, sino que coordinan sus políticas a través de una red europea, la *European Shortsea Network*, que cuenta con el apoyo de la Comisión Europea, que ha reiterado en un Programa de actuaciones presentado en 2003 su disposición a mantener el apoyo político, financiero y logístico a las actividades de los mismos y a su red.

El objetivo principal del SPC-Spain es promover la colaboración entre todos los eslabones de esas cadenas logísticas multimodales, incluyendo no sólo los transportes marítimos y terrestres, sino también transitarios, operadores de servicios portuarios, autoridades portuarias, etc. para construir entre todos alternativas multimodales viables y proponer asimismo a la administración nacional y comunitaria los cambios normativos requeridos para viabilizar el mayor desarrollo del SSS.

⁽⁵⁾ Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain): www.shortsea-es.org info@shortsea-es.org c/Maudes, 51 - 28003 Madrid.

⁽⁶⁾ Las asociaciones promoción del SSS en los diferentes países europeos han adoptado la denominación genérica Shortsea Promotion Centre (abreviada SPC) seguida del nombre del país en inglés. Así, la asociación española es SPC-Spain.

5. CONCLUSIONES.

De todo lo anterior creo que cabe extraer las siguientes conclusiones:

- El transporte marítimo es una pieza absolutamente fundamental para el desarrollo económico de la Unión Europea, canalizándose a través del mismo el 70% de los intercambios comerciales con terceros países.
- Su importancia es incluso mayor si se considera en el contexto del conjunto (Cluster) de los sectores marítimos, del cual, el subsector de las empresas navieras es, sin duda, el más importante en el conjunto de la UE en términos de facturación, valor añadido y empleo. Para un país marítimo como España es fundamental el desarrollo armónico de los diferentes subsectores de Cluster.
- Es además, el medio de transporte más eficaz, más seguro y que produce menos costes externos.
- En el transporte internacional intracomunitario, el transporte por carretera ha crecido en los últimos años más rápidamente que el marítimo y ello podría conducir a la saturación de las infraestructuras de transporte terrestre.
- El objetivo de contar con un sistema de transportes eficaz y sostenible en la UE se concreta en varias líneas de actuación, de las cuales una es aumentar la cuota del transporte marítimo de corta distancia (Short Sea Shipping, SSS).
- Aunque las ventajas del transporte marítimo son muy claras a medio-largo plazo y para el interés general, en el corto plazo, y para el usuario concreto, muchas veces aún hoy día el SSS es más caro, menos flexible y más lento que la carretera. Es, pues, necesario, promover desde los poderes públicos su desarrollo. A este fin, la Comisión Europea ha presentado un amplio programa de propuestas de actuación. En España se ha constituido una asociación específica (SPC-Spain) para promover la colaboración de los diferentes agentes interesados en este objetivo.
- No obstante, la percepción es que mientras que las iniciativas favorables al SSS (como la liberalización de los servicios portuarios) se enfrentan a fuertes oposiciones, se ponen cada día en marcha nuevos elementos normativos que introducen nuevos hándicaps y obstáculos a su desarrollo. La propuesta de Directiva sobre emisiones de azufre a la atmósfera es un buen ejemplo de ello.
- En particular, las modificaciones a la normativa de seguridad marítima, salvo en casos de urgente necesidad, deberían introducirse en el ámbito mundial, por medio de la OMI y únicamente tras un análisis en profundidad de su relación eficacia/coste.