

DOSSIER

ELEMENTOS DE REFLEXIÓN PARA UNA INTEGRACIÓN ÓPTIMA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN LAS CADENAS INTERMODALES DE TRANSPORTE

Este Dossier recoge los elementos de reflexión que figuran anejos a la Síntesis de la Presidencia del Consejo Informal de Ministros de Transportes de la Unión Europea celebrado el pasado 31 de mayo y 1 de junio en Gijón. Dicho Consejo se dedicó monográficamente al transporte marítimo de corta distancia.

En la definición que la Unión Europea hace de transporte marítimo de corta distancia cabe tanto el transporte por mar entre puertos de la Comunidad como entre éstos y los puertos situados en los países de la ribera sur del Mediterráneo.

Es por ello que, aunque estos elementos de reflexión - elaborados a partir de las conclusiones de tres grupos de trabajo liderados por expertos de España, Francia e Italia – responden en primera instancia a un análisis desde la perspectiva intracomunitaria, resultan igualmente válidos como base de discusión de la problemática que existe en las relaciones euromediterráneas.

PUERTOS

- 1.- Promover la coordinación internacional entre organismos y asociaciones empresariales existentes, nacionales e internacionales.
- 2.- Promover el desarrollo tecnológico con resultados viables. Desarrollo tecnológico orientado a los medios de manipulación de mercancías que permitan agilidad en los cambios de modos de transporte.
- 3.- Mejora de la especialización de las instalaciones portuarias para el transporte marítimo de corta distancia. Favorecer la especialización de atraques, muelles e instalaciones portuarias para el transporte marítimo de corta distancia, con el objetivo de hacer interoperable las redes marítimas y las terrestres, desde un punto de vista físico.
- 4.- Mejora de la accesibilidad y conexiones terrestres de los puertos. Los puertos deben estar dotados, donde sea posible, de conexiones directas a las redes interurbanas de alta capacidad por carretera, a las redes ferroviarias, y a las vías navegables interiores (en particular a las redes transeuropeas de transporte).
- 5.- Fomentar las alianzas estratégicas entre operadores intermodales que permitan una gestión global del flujo de transporte. Favorecer la cooperación e integración empresarial y promover la simplificación de la contratación de servicios portuarios y su integración en un contrato único de servicio de transporte intermodal "puerta a puerta". Promover y fomentar proyectos concretos de cabotaje europeo junto con cargadores y transitarios.
- 6.- Establecimiento de estándares de servicio consensuados, mejores prácticas, esquemas de seguimiento y certificación de su cumplimiento, y de control de incidencias y operaciones. Desarrollo de

estándares de rendimiento y establecimiento de índices de percepción de opinión de usuarios, de control de calidad y de costes.

7.- Fomentar la coordinación interportuaria. El hecho de existir al menos dos puertos de origen y destino en el transporte marítimo de corta distancia, exige fomentar la mayor vinculación posible entre ambos, al objeto de coordinar las necesidades físicas, la interoperabilidad con miras al servicio a cadenas marítimo terrestres comunes, así como requisitos funcionales para la correcta implantación de servicios y evitar duplicidades en las operaciones de inspección y control aduaneras y para-aduaneras, si éstas no se han ya simplificado al mínimo, de manera que se reduzcan al máximo posible la concentración de estas operaciones a lo largo de la cadena de transporte marítimo-terrestre, y siempre sin interrumpir el flujo de transporte. Todas estas acciones de coordinación no deben afectar a la seguridad y protección.

8.- Formación de trabajadores en los puertos a todos los niveles. Desarrollo de programas de formación en materia de transporte intermodal y transporte marítimo de corta distancia, y de programas de intercambio internacional de trabajadores entre empresas de distintos modos de transporte, así como programas de capacitación profesional incluyendo a los camioneros, a efectos de que puedan conocer la casuística y circunstancias propias de actuación de los otros modos facilitando la interacción entre operadores.

9.- Fomentar proyectos en el Programa "Marco Polo". La propuesta sobre este programa como soporte a las iniciativas de transporte intermodal figuran el libro blanco de la política europea de transportes. La aplicación de este programa comunitario se destina a apoyar iniciativas intermodales con un esfuerzo especial para realzar las ventajas del transporte marítimo de corta distancia.

10.- Mejora de la eficacia del transporte ferroviario de mercancías. Adopción de medidas de carácter legislativo y de corte económico para mejorar la eficacia en el transporte ferroviario de mercancías y permitir la aparición de operadores intermodales (ferroviarios y marítimos).

11.- Incremento de la competitividad (precios y calidad de servicio) de los puertos y mejora de la eficacia de la prestación de servicios portuarios. Los puertos deberían ofertar servicios de alta calidad para todos los usuarios, incluidos aquellos relacionados con el transporte marítimo de corta distancia, a través de la prestación de servicios de manipulación de carga competitivos, lejos de cargas innecesarias e injustificadas o prácticas restrictivas que incrementen artificialmente los costes. Adopción de medidas de carácter legislativo y de corte económico para mejorar la eficacia en la prestación de servicios portuarios, evitar prácticas abusivas o de posición dominante y contribuir a la reducción del coste de paso de buques y mercancías por los puertos mejorando la competitividad de los puertos como nodos esenciales de las cadenas de transporte intermodal.

12.- Estudiar un sistema de tarificación por el uso de infraestructuras. Los Estados miembros deberían apoyar el desarrollo de una metodología común sobre la tarificación por el uso de infraestructuras. Esta metodología no está disponible actualmente como instrumento útil de trabajo.

SERVICIOS MARÍTIMOS

1.- Valoración de la posibilidad de establecer enlaces o corredores experimentales de transporte marítimo. El objetivo sería discutir sobre las posibles condiciones adecuadas para la creación de enlaces o corredores ro-ro experimentales de transporte marítimo de corta distancia, con objeto de aligerar el tráfico por carreteras. Estas condiciones se establecerían con criterios de mercado sobre la base de la participación de la iniciativa privada, podría ser incentivada eventualmente con apoyos de carácter público en este esquema de estrategia política, por un tiempo limitado, como ayuda a la iniciación del enlace y teniendo en cuenta las directrices sobre ayudas de Estado.

2.- Promoción del cabotaje europeo. Se propone continuar apoyando el trabajo de las oficinas de promoción del transporte marítimo de corta distancia en atraer a todos los eslabones de la cadena de transporte a participar en el "short sea shipping", facilitando información a todos los operadores logísticos que intervienen.

3.- Tipología de los buques. Estudiar el buque óptimo para el transporte marítimo de corta distancia, y considerar especialmente los tipos para carga rodada (ro-ro) y los de carga por elevación (lo-lo) en velocidades altas con objeto de llegar a frecuencias altas de servicio.

4.- Control del tráfico marítimo. Trabajar en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) y en los foros correspondientes para impulsar una armonización de procedimientos y utilización de los centros y servicios de gestión, control e información del tráfico marítimo (vessel traffic services -VTS- y vessel traffic management and information services -VTMIS-) para facilitar el tráfico de buques en servicios de transporte marítimo de corta distancia.

PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

En este bloque temático se proponen los elementos que se especifican a continuación agrupados en las siguientes áreas: un área de armonización documental y de procedimientos, un área de armonización jurídica y un área de implantación y uso de nuevas tecnologías de la información y comunicación en el transporte marítimo de corta distancia. Es recomendable que el marco legal al respecto esté basado en la más amplia aceptación. Sobre este tema, cabe destacar el trabajo que está realizando actualmente la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) sobre un marco legal global.

Armonización documental y de procedimientos:

1.- Lograr una coordinación entre los puertos para las líneas regulares establecidas entre dos puertos de la Unión Europea, de transporte marítimo de carga rodada (ro-ro) y de carga por elevación (lo-lo), con el fin de racionalizar los controles (aduanas, inmigración, inspección sanitaria, fitosanitaria, autoridades portuarias, de seguridad marítima y protección del medio ambiente).

Armonización jurídica:

2.- Impulsar las adaptaciones legislativas necesarias para que se produzca una armonización del marco jurídico de los transportes terrestres y del transporte marítimo y que permita promover, entre otros efectos, la simplificación de la contratación del transporte en un contrato único de servicio de transporte intermodal "puerta a puerta".

Implantación y uso de nuevas tecnologías de la información y comunicación en el transporte marítimo de corta distancia:

3.- Impulsar la puesta en funcionamiento de sistemas EDI (intercambio electrónico de datos) y soluciones Internet en los puertos que permitan transmitir información anticipada que acelere las formalidades físicas sin comprometer exigencias de seguridad.

4.- Suprimir el soporte papel para los flujos documentales, en colaboración con las aduanas (proyectos "e-custom"), para lo que se propone identificar e incluir en una base de datos a los puertos que acepten los manifiestos y los visados por vía electrónica.