

SÍNTESIS DE LA PRESIDENCIA DEL CONSEJO INFORMAL DE MINISTROS DE TRANSPORTES DE GIJÓN, 31 DE MAYO 1 Y 2 DE JUNIO 2002.

La política común de transporte tiene como finalidad general el logro de una movilidad suficiente y adecuada a las necesidades europeas de crecimiento económico y a su vez sostenible, es decir, de una actividad del transporte respetuosa con el medio ambiente cuyo desarrollo actual no limite la futura movilidad de personas y mercancías, y que permita el diseño de redes de transporte puerta a puerta sobre la base de la integración y la cohesión del mercado interior de la Unión Europea, *con la perspectiva de su ampliación.*

El transporte marítimo de corta distancia es una importante opción para aliviar el crecimiento del tráfico por carretera en aquellas situaciones en las que el mercado del transporte se ajusta a sus específicas características económicas y operativas, pudiendo contribuir a la reducción de la congestión, los accidentes, el ruido y la contaminación del aire.

El transporte marítimo de corta distancia en Europa tiene que ser intermodal y en consecuencia, se debe basar en la complementariedad entre el modo de transporte marítimo y los modos de transporte terrestres. Por tanto, su desarrollo implica favorecer la integración de los distintos modos de transporte a través de la interconexión e interoperabilidad de las redes de transporte marítima y terrestre (que incluye el transporte por carretera, por ferrocarril y por vías navegables interiores). En particular, al objeto de lograr cadenas de transporte marítimo-terrestre con una alta relación calidad/precio, se debe compatibilizar al máximo las infraestructuras, el material móvil, los servicios, y los sistemas de información y contratación del transporte marítimo y del terrestre.

El concepto de transporte marítimo de corta distancia complementaría a las redes transeuropeas terrestres. El objetivo es lograr que las cadenas intermodales marítimo-terrestres sean eficientes y rentables y que puedan competir en igualdad de condiciones con cadenas de transporte terrestre.

En este contexto, el transporte marítimo de corta distancia *es el movimiento de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados geográficamente en Europa o entre estos y puertos situados en países no europeos cuyo litoral se haya en los mares cerrados o semicerrados que rodean Europa.*

El transporte marítimo de corta distancia es una prioridad para la Unión Europea, como ha sido subrayado en varias ocasiones, tanto por los Estados miembros, como por la Comisión Europea. Aunque representa una prioridad política, se precisa la materialización de progresos concretos. Todas las dificultades y obstáculos han sido claramente identificados. Existen diferentes niveles de acción: a nivel comunitario, regional o nacional.

Se recomienda a la Comisión, a los Estados miembros y a la industria del transporte tomar en consideración las medidas prioritarias siguientes para su discusión en los foros adecuados y para el estudio de su posible implantación:

1. La simplificación, **armonización** y racionalización homogénea de procedimientos y documentos es necesaria, manteniendo un efectivo control sobre el crimen y la seguridad. Se invita a la Comisión Europea a estudiar y **evaluar la viabilidad de las propuestas** relativas a la reglamentación de aduanas, **incluyendo el uso de “aduanas electrónicas” (E-customs)**, de control sanitario y veterinario, **con el uso combinado de SIA (sistemas de identificación automática) y RDV (registradores de datos de viaje)**, para el transporte marítimo de corta distancia. Las delegaciones agradecen a la Comisión el vademécum relativo a los procedimientos aduaneros. Además debe ser promovido el uso de las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones para el intercambio electrónico de documentos.
2. La competitividad de los puertos es un factor esencial para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, **debiendo articular medidas que favorezcan una oferta de servicios con una alta relación calidad/precio**. En esta línea, 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, libre de cargas innecesarias e injustificadas o prácticas restrictivas que incrementen artificialmente los costes. Además, es conveniente promover un marco de cooperación interportuaria para optimizar la eficiencia de las cadenas intermodales de transporte. *Se espera que, tras la declaración de Barcelona de Jefes de Estado y de Gobierno se logre lo antes posible un progreso significativo sobre la Directiva del acceso al mercado de los servicios portuarios.*
3. El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia implica favorecer la integración entre los diferentes modos de transporte por medio de la interconexión y la interoperabilidad en las cadenas de transporte marítimo-terrestre –incluyendo las vías navegables interiores-. **La mayoría de las delegaciones consideran esencial optimizar la compatibilidad técnica de las infraestructuras, el material móvil, las unidades de transporte intermodal, los servicios y los sistemas de información y contratación**. En particular, debe promoverse la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte especialmente centrada en la intermodalidad marítimo-ferroviaria.
4. *El apoyo a través de las autoridades públicas, necesario para fomentar el desarrollo de este tipo de transporte, debe articularse de forma tal que no distorsione la competencia*. En esta línea las medidas de ámbito nacional, y el programa Marco Polo, de próxima aprobación por el Consejo y el Parlamento Europeo podrían asegurar un papel importante en la puesta en marcha de actividades de este tipo de transporte, tanto en infraestructuras como en lo referente a explotación de servicios.
5. Existe la voluntad política para cooperar en el desarrollo de proyectos concretos, relacionados con los corredores y las fachadas marítimas de los Estados Miembros y sus alrededores geográficos, **creando las “autopistas del mar”** en el contexto de las redes transeuropeas, y que podrían igualmente ser establecidos en el plano regional y **a través de la cooperación transfronteriza**. A tal fin, la mayoría de las delegaciones coinciden en realizar un mecanismo de seguimiento continuo y sin demora del cumplimiento de estos objetivos.

6. **Las empresas son la** clave esencial en la promoción e implantación del transporte marítimo de corta distancia. **Consecuentemente, la participación activa de la iniciativa privada en las condiciones establecidas en el párrafo anterior es esencial para la promoción de este transporte, en condiciones de mercado estables. Por tanto resulta de gran importancia comprometer a todos los actores de la cadena intermodal. Iniciativas como la red de “focal points”, las oficinas nacionales de promoción del transporte marítimo, el Foro de Industrias Marítimas y las iniciativas regionales, contribuyen a este objetivo.**

7. **Se considera la necesidad de disponer de buques especializados con un comportamiento medioambiental favorable que permita la reducción de emisiones contaminantes, especialmente el SOx y NOx, y que atiendan de forma eficiente y en condiciones de seguridad los requisitos operativos y de servicio de este tipo de transporte. Las posibles actuaciones en el ámbito comunitario y en la Organización Marítima Internacional (OMI), en un marco global, deberían ser estudiadas conjuntamente con la industria.**

En consecuencia los Estados miembros reconocen la necesidad de establecer y desarrollar políticas para el cumplimiento de los objetivos señalados tanto a nivel nacional, teniendo en cuenta las especificidades de cada país, como a nivel comunitario. *En consecuencia, la Comisión junto con los Estados Miembros están invitados a desarrollar un plan de acción sobre los aspectos clave al respecto, incluyendo la plena integración del transporte marítimo de corta distancia en las cadenas intermodales de transporte en condiciones de eficiencia y eficacia, para su evaluación por parte del Consejo en la segunda mitad del año 2004.*

Gijón, 1 de junio de 2002.