



INFORME SOBRE EL CABOTAJE COMUNITARIO O TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA. DOCUMENTO PARA EL CONSEJO INFORMAL DE MINISTROS DE TRANSPORTES DE LA UNION EUROPEA A CELEBRAR EN GIJON EN MAYO-JUNIO 2002. PROPUESTAS DE CONTENIDO.

1.- ANTECEDENTES: SITUACIÓN SOBRE LA POLÍTICA EUROPEA DE TRANSPORTE Y LA PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE MARITIMO DE CORTA DISTANCIA EN EUROPA.

La Política Común de Transporte tiene como finalidad general el logro de una movilidad 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.

A juzgar por estudios recientes de la Comisión Europea, los efectos externos de la carretera podrían representar actualmente un 4% del Producto Interior Bruto europeo, hecho que afecta al objetivo de movilidad sostenible. Esta situación aconseja reequilibrar el mercado del transporte, favoreciendo la participación de cadenas intermodales apoyadas en el transporte ferroviario y en el marítimo.

En materia de transporte marítimo, el esfuerzo liberalizador iniciado en años 80 (paquete de cuatro reglamentos, del que destaca el Reglamento 4055/86 que preveía la liberalización para 1992) generó una corriente de interés hacia las posibilidades de este modo de transporte.

Así, tras la integración en la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA), a finales de los años 80, de un grupo de empresarios marítimos, fundamentalmente de Holanda y de la República Federal de Alemania, cuyo ámbito de negocio se centraba en los servicios marítimos a corta distancia, la ECSA comenzó a prestar una atención especial a dichos transportes, creando en su seno el denominado "Grupo de Trabajo para el Tráfico de Corta Distancia" ("*Short-Sea Trade Working Group*").

La creciente dinamización del sector del transporte (fundamentalmente el transporte terrestre) exigía al transporte marítimo un esfuerzo de adaptación a los procesos de redistribución espacial de centros de producción y consumo y como consecuencia de ello, de los flujos logísticos y de transporte. El reto era lograr un óptimo control y planificación de las cadenas logísticas de aprovisionamiento y distribución por parte de los agentes intervinientes en los diversos modos de transporte, con una preponderancia muy clara del transporte terrestre, sobre todo por carretera.

El año 1992 fue clave en el desarrollo de iniciativas europeas relacionadas con el transporte marítimo. Entre ellas destacan las siguientes:

- Liberalización del cabotaje marítimo (Reglamento 3577/92).
- Creación de un Código Aduanero Comunitario (Reglamento 2913/92).
- Desarrollo de las Redes Transeuropeas de Transporte.

En este mismo año 1992, la Comisión Europea lanzó la Comunicación "Nuevos retos para las industrias marítimas" (COM(91)335), que llevó a la creación del Foro de las Industrias Marítimas



("Maritime Industries Forum", MIF), en el que se integran, en el ámbito europeo, navieros, puertos, astilleros, pesca, etc. En octubre del mismo año, el MIF presenta sus recomendaciones al sector, a los Estados miembros de la Unión Europea y a la propia Comisión Europea, la cual se integra en dicho Foro. La primera de las recomendaciones fue precisamente:

"Promover el transporte marítimo de corta distancia y multimodal, incluyendo:

- 1. Los problemas que dificultan el uso del transporte marítimo como alternativa al terrestre*
- 2. Los problemas relativos al desarrollo de servicios marítimos rápidos".*

La Comisión Europea, a través principalmente de la Dirección General responsable de Transportes, ha venido mostrando su decidido apoyo a la promoción y desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia. Así, en Junio de 1995, la Comisión Europea aborda este tema en un primer informe monográfico a través de una Comunicación titulada "El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa. Perspectivas y desafíos" (COM(95)317). En este informe se subraya la necesidad de mejorar la eficiencia portuaria como medida clave para el desarrollo del Transporte Marítimo Europeo de Corta Distancia y se destacaba el potencial del Transporte Marítimo de Corta Distancia para lograr una movilidad sostenible, tal como ya había indicado en el Libro Blanco sobre "el curso futuro de la política común de transportes" de 1992. Esta Comunicación fue acogida favorablemente por el Parlamento Europeo, el Consejo, los Comités de Regiones y Económico y Social, y por las industrias marítimas.

La reacción del Consejo fue plasmada en su Resolución de 11 de marzo de 1996, en la que invitaba a la Comisión a elaborar las medidas necesarias para la consecución de un crecimiento equilibrado de esta modalidad de transporte y su integración en la cadena de transporte intermodal. Por su parte, la Comisión respondió a dicha petición con su informe de aplicación de 1997. En ese mismo año, el Consejo presentó una serie de conclusiones entre las que se encontraba una invitación a la Comisión para que elaborase informes bienales que incluyeran una evaluación de los resultados de las acciones emprendidas para promover el Transporte Marítimo de Corta Distancia.

A juicio de la Comisión, la iniciativa del Cabotaje debe partir en cada caso puntual de los propios agentes del sector (productor, naviero, distribuidor y cliente), que coordinan una gestión logística común e integrada con beneficios para todas las partes; no obstante, este desarrollo puede exigir en algunos casos el apoyo institucional de cada Estado o de la propia Unión Europea. En este sentido, por parte de la propia Comisión Europea y de las Administraciones de los Estados miembros se han formulado diversas iniciativas que, con carácter general en el marco de la normativa de la Unión Europea se dirigen a apoyar y alentar el desarrollo de esta modalidad de transporte y, al mismo tiempo, coadyuven a eliminar en la medida de lo posible, los obstáculos actualmente existentes.

Desde el punto de vista de apoyo económico, desde 1995 hasta este año 2001, la Comisión ha venido convocando programas de ayudas denominadas "Acciones Piloto en el Ámbito del Transporte Combinado" (PACT) para el desarrollo de iniciativas innovadoras que se traduzcan en potenciar el reequilibrio de cargas desde la carretera a otros modos de transporte, como por ejemplo el Transporte Marítimo de Corta Distancia

Paralelamente a la formulación de medidas concretas, la Comisión preparó dos comunicaciones relacionadas directamente con problemas de desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia: sobre la competencia entre los diversos modos de transporte, la internalización de los costes externos y la correcta tarificación de los costes de las infraestructuras del transporte: *Libro Verde: hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte. Opciones para la internali-*



zación de los costes externos del transporte marítimo en la Unión Europea (COM(95)691); y, Libro Blanco: Tarifas justas por el uso de infraestructuras. Estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras en la Unión Europea (COM(98)466).

Dentro del Cuarto Programa Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico (IDT), se pusieron en marcha en 1995 una Acción Concertada específica de Transporte Marítimo de Corta Distancia, y una serie de proyectos dirigidos a dar soluciones a diversos problemas de este modo de transporte, que han dado resultados susceptibles de ser trasladados a la práctica. En el Quinto Programa Marco de IDT, iniciado a finales de 1998, la Comisión ha continuado con una línea decidida de apoyo al Transporte Marítimo de Corta Distancia, sus problemas de interconexión, interoperabilidad y de integración en la cadena de transporte intermodal, con acciones encuadradas en una Red Temática específica y varios proyectos de investigación que aún continúan. Se prevé que dentro del Sexto Programa Marco de IDT, que comenzará en 2002, haya más acciones encaminadas a tratar los problemas del transporte marítimo de corta distancia.

Las líneas europeas de fomento de la intermodalidad también son sensibles al desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa. Desde el año 1995, se han venido sucediendo una serie de documentos relacionados con acciones de promoción ("task force"), que propugnan la creación de redes europeas marítimo-terrestres para la promoción de las cadenas intermodales apoyadas en el transporte marítimo interior europeo. Estas primeras iniciativas constituyen el germen del concepto de integración del Transporte Marítimo de Corta Distancia en las cadenas de transporte y logística marítimo-terrestres en Europa. Desde este punto de vista, el fomento del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa se halla en sintonía con la idea de intermodalidad expresada en el documento "Intermodalidad y transporte intermodal de mercancías en la Unión Europea – Enfoque sistémico del transporte de mercancías – Estrategias y acciones destinadas a fomentar su eficacia, servicios y desarrollo sostenible (COM(97) 243).

Por su parte, en materia portuaria, la Comisión Europea edita en Octubre de 1997 el "Libro Verde sobre los Puertos y las Infraestructuras Marítimas" (COM(97) 678) en el que se dedica un apartado específico al Transporte Marítimo de Corta Distancia que resulta de vital importancia como modo alternativo a los modos de transporte terrestre.

El segundo documento monográfico acerca del Transporte Marítimo de Corta Distancia aparece en 1999 (COM(99) 317) y corresponde al segundo informe bienal solicitado por el Consejo. En este documento se delimita el ámbito geográfico de este tipo de transporte y se diagnostica la situación actual, resaltando las ventajas competitivas y poniendo de relieve los principales obstáculos para su desarrollo. El documento orienta el Transporte Marítimo de Corta Distancia hacia la integración en las cadenas de transporte intermodal. Se considera esencial que este tipo de transporte ofrezca *"soluciones globales de servicios puerta a puerta con un alto nivel de calidad, regularidad y frecuencia en un entorno logístico personalizado y con unos costes atractivos"*.

En este contexto de medidas concretas, la Comisión propuso que las Administraciones de los Estados miembros designaran un enlace nacional ("*Focal Point*") en materia de Transporte Marítimo de Corta Distancia. La labor principal de estos Enlaces Nacionales es proporcionar a todos los agentes interesados en el Cabotaje información, normativa, etc. De este modo la Comisión, en reuniones con los enlaces nacionales de los Estados miembros, coordina y armoniza las medidas de promoción y desarrollo del transporte marítimo de corta distancia. Los "Focal Point", conjuntamente con la Comisión han elaborado un catálogo de obstáculos al desarrollo del



MINISTERIO
DE FOMENTO

Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa. En España el Enlace Nacional tiene su sede en la Dirección General de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento).

Igualmente la Comisión ha recomendado el establecimiento en cada Estado miembro de la Unión Europea de una "Oficina de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia" (*"Short Sea Shipping Promotional Bureau"*). Excepto el Reino Unido, todos los demás Estados miembros disponen ya de ella o están en vías de hacerlo. En España, y a iniciativa de Puertos del Estado y de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, la Oficina está próxima a su constitución con una participación privada del 50%.

El refuerzo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa a través de la intermodalidad queda definitivamente respaldado en el reciente "Libro Blanco: La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad" (COM (2001) 370). Las necesidades de reequilibrio del transporte pasan por la implantación de una competencia regulada y por la vinculación de los distintos modos de transporte. Para lograr este último objetivo es preciso *"garantizar la conexión entre el mar, las vías navegables y el ferrocarril"*. El Libro Blanco propone impulsar la reactivación del transporte marítimo mediante la creación de las "autopistas del mar", a modo de verdadera red transeuropea marítima, que contará con el soporte especial del programa "Marco Polo" de apoyo al lanzamiento de iniciativas intermodales.

El óptimo funcionamiento de los puertos y la calidad de sus servicios son elementos clave en el transporte intermodal marítimo-terrestre. La Comisión ya había analizado este tema en el Libro Verde sobre puertos e infraestructura marítima (COM(1997)678 final). Siguiendo en esta línea, en el pasado año 2001, la Comisión en su comunicación en torno al refuerzo de la calidad de los servicios en los puertos de mar (COM(2001)35 final) ha propuesto una Directiva sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios (servicios técnico-náuticos, servicios de manejo de la carga y servicios al pasajero) que tiene por objeto establecer el principio básico de libertad de prestación de estos servicios con el objetivo de mejorar la posición competitiva de los puertos y del transporte marítimo en las cadenas de transporte.

Finalmente, cabe mencionar la iniciativa de la Comisión para armonizar las formalidades de los buques que lleguen o salgan de puertos de los Estados miembros, mediante una propuesta de Directiva (COM(2001) 753 final) cuyo objetivo es simplificar trámites y documentación exigida a los buques sobre la base de lo dispuesto por el Convenio internacional para facilitar el tráfico marítimo 1965 (Convenio FAL).

2.- CONCEPTO Y MARCO GENERAL

El Cabotaje ó Transporte Marítimo de Corta Distancia (*"Short sea Shipping"*, en inglés) es definido por la Comisión Europea en su comunicación acerca del "El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa", COM(1999) 317, *"el transporte por mar de mercancías y pasajeros entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa"*.

De acuerdo con esta definición, el ámbito geográfico del Transporte Marítimo de Corta Distancia supera al del transporte que se realiza entre puertos situados en Estados miembros de la Unión Europea. En particular, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa se extiende también al transporte marítimo internacional entre puertos de los Estados miembros de la Unión



MINISTERIO
DE FOMENTO

Europea y de otros Estados situados en el Mediterráneo, el Mar Negro, el Mar Báltico y puertos de Noruega e Islandia.

Sin embargo, la definición anterior así planteada se considera limitada al centrarse únicamente en el ámbito geográfico. El concepto de Transporte Marítimo de Corta Distancia nace además con una clara **vocación intermodal**, en el sentido de que se integra necesariamente con el transporte terrestre (carretera y ferrocarril) para atender los desplazamientos de viajeros y mercancías entre orígenes y destinos finales (transporte "puerta a puerta").

Por tanto, el Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa se basa en la complementariedad entre el modo de transporte marítimo y los modos de transporte terrestres, y no necesariamente en la sustitución entre modos. 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.

En los actuales mercados del transporte, en vías de liberalización, la oferta debe orientarse a satisfacer los requerimientos de la demanda, esto es, los servicios han de ser "puerta a puerta", de bajo coste, rápidos, regulares, fiables, seguros, flexibles y transparentes. Con estas premisas, la competencia no se da entre modos de transporte sino entre cadenas de transporte, ya sean unimodales (carretera), intermodales terrestres (carretera-ferrocarril) o intermodales marítimo-terrestres.

El Transporte Marítimo de Corta Distancia forma parte de las cadenas marítimo-terrestres y **su competitividad depende de la eficacia y eficiencia con que se integran todos los modos y nodos de la cadena**, de forma que cubran satisfactoriamente los niveles adecuados de calidad y precio que impone la demanda de transporte.

La calidad del servicio ha de asegurarse a lo largo de toda la cadena de transporte. En consecuencia, y por su propia naturaleza, **el Transporte Marítimo de Corta Distancia requiere para su desarrollo compatibilizar al máximo las infraestructuras, el material móvil, los servicios, y los sistemas de información y contratación del transporte marítimo y del terrestre.**

Pero además, interesa considerar el concepto de Transporte Marítimo de Corta Distancia como aquél que forma parte de cadenas marítimo-terrestres que compiten o pueden competir razonablemente con otras cadenas exclusivamente terrestres. Para ello, la cadena marítimo-terrestre en que se apoya no solamente debe poseer condiciones adecuadas de oferta (calidad y precio), sino que además deben existir cadenas alternativas razonables de transporte terrestre, ferroviario y/o por carretera.

En consecuencia, el concepto de Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa se basa también en la competencia entre las cadenas marítimo-terrestres y las exclusivamente terrestres, vistas en su conjunto, es decir, vistas desde su origen a su destino final. Su desarrollo implica favorecer el desarrollo de una oferta adecuada para las primeras de forma que puedan competir razonablemente con las segundas, siempre que se den las oportunas condiciones físicas y de mercado.

El reciente Libro Blanco del Transporte en Europa da un novedoso impulso a las "autopistas del mar", como base para la configuración de una Red Transeuropea Marítima. En consecuencia, el concepto de "autopista marítima" surge como reflejo, en el lado marítimo, de las Redes Trans-



europas terrestres ya definidas. Al igual que en el caso de las Redes 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 terrestres.

De entre las condiciones para lograr que el Transporte Marítimo de Corta Distancia como parte integrante de una cadena competitiva, es preciso destacar la regularidad en la prestación de los servicios de transporte marítimo. La regularidad es garantía de continuidad en el tiempo de cadenas marítimo-terrestres plenamente operativas y capaces de dar respuesta a las exigencias de la demanda.

Teniendo en cuenta esta visión intermodal de las cadenas de transporte vistas en su conjunto, el Transporte Marítimo de Corta Distancia integraría principalmente los siguientes tipos de tráfico marítimos:

- **Tráficos de transbordo por rodadura** (Ro-Ro o "Roll on-Roll off") muy adecuados para el desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia al garantizar un alto nivel de eficiencia en la prestación de servicios portuarios y minimizar con ello los costes y tiempos de tránsito de la mercancía a su paso por los puertos.
- **Tráficos servidos por operativas portuarias tradicionales** (Lo-Lo o "Lift-On-Lift Off), especialmente contenedores, igualmente muy adecuados al transporte de cabotaje e intermodal, aunque precisan de operativa y equipamiento más específicas para realizar un cambio de modo eficaz.
- El Transporte Marítimo de Corta Distancia no necesariamente está enfocado a la mercancía general, sino que debe estar abierto al tráfico de graneles sólidos y líquidos con suficiente masa crítica y regularidad. En este sentido, conviene destacar los llamados "neograneles" (papel, madera pretratada, productos de acero y siderúrgicos, coches, etc.) y los graneles líquidos de productos petrolíferos y químicos en paquetes ("parcel trade").
- El Transporte Marítimo de Corta Distancia debe abarcar también el tráfico marítimo de mercancías peligrosas, sujeto a importantes restricciones cuando se pretende cubrir largas distancias por carretera. El alto grado de maduración de sectores como el sector químico puede obligar a reenfocar los sistemas de transporte de productos químicos hacia cadenas marítimo-terrestres con una componente importante de Transporte Marítimo de Corta Distancia.
- El Transporte Marítimo de Corta Distancia no necesariamente está vinculado al transporte de mercancías, sino también al de viajeros, sobre todo cuando existe un régimen claro de competencia con otros modos de transporte. En este sentido, cabe incluir el transporte en buques de pasajeros o "ferry" con puertos de origen y destino situados en Europa o en países no europeos próximos.

Sea cual sea la modalidad de carga o buque, también es necesario incluir en el concepto de Transporte Marítimo de Corta Distancia los **servicios auxiliares de distribución regional de cargas de transporte oceánico, atendidos por buques de enlace** ("feeder"), cuyo tráfico se desarrolla entre puertos o terminales centro ("hub") y otros puertos de Europa o de países limítrofes o próximos, dado que es posible encontrar situaciones de competencia entre el tramo marítimo atendido por el buque de enlace y cadenas alternativas de transporte terrestre.



En definitiva, como consecuencia de lo explicado hasta ahora, se define el Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa como:

CONCEPTO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA O CABOTAJE COMUNITARIO

“Transporte marítimo de mercancías y pasajeros que está integrado en una cadena intermodal de transporte cuyos puertos de origen y destino final están situados en Europa o en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa”.

Esta definición lleva a resaltar las siguientes características:

CARACTERÍSTICAS DEL CONCEPTO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN EUROPA:

- **Está integrado en un sistema de transporte intermodal**, entendiendo por intermodalidad *“la característica del sistema de transporte por la cual es posible emplear al menos dos modos de transporte diferentes de forma integrada en una cadena de transporte puerta a puerta”*
- Incluye el transporte de **mercancías y de pasajeros**
- **Los puertos implicados están situados en Europa o en su entorno geográfico y se hallan integrados en las Redes Transeuropeas.**

3.- SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN EUROPA.

En materia de comercio exterior, el transporte marítimo es el modo más relevante ya que en términos económicos viene a representar el 40% del comercio internacional entre la Unión Europea y el resto del mundo (sobre todo del muy alejado) y el 23% del comercio intraeuropeo. Esta primacía se acentúa si se mide el transporte en unidades físicas, en cuyo caso ambos porcentajes pasan a ser del 70 y del 30% respectivamente. El transporte marítimo se consagra así como el modo de transporte internacional más relevante a nivel del continente europeo ya que, tanto en términos económicos, como sobre términos físicos, disfruta del primer lugar del ranking por modos de transporte, muy por encima de la carretera y del transporte aéreo.



COMERCIO EXTERIOR DE PRODUCTOS POR MODO DE TRANSPORTE. AÑO 1998

MODOS	VALOR (miles de mill. dólares)				CARGA (mill. de t.)			
	EXTRA UE			INTRA UE	EXTRA UE			INTRA UE
	Export	Import	Suma	Import	Export	Import	Suma	Import
TOTAL	813	792	1.605	1.380	388	1.325	1.712	1.006
Marítimo	341	323	664	337	270	942	1.212	308
Carretera	207	156	363	856	70	86	135	411
Ferrocarril	20	16	36	58	20	52	72	47
Vías navegables	6	7	12	13	15	34	49	126
Tte. Tubería	2	21	23	11	4	182	186	81
Tte. Aéreo	202	207	409	58	4	2	6	3
Otros	36	86	121	148	5	47	51	29

FUENTE: EUROSTAT. 1998. Elaboración propia.

De acuerdo con las cifras de la tabla, el transporte de mercancías entre países de la Unión Europea alcanza los mil millones de toneladas. Este volumen representa en realidad el 7,5% del total del transporte interurbano de mercancías en Europa, estimado en unos 13.500 millones de toneladas en el año 1999. El resto corresponde a movimientos interurbanos realizados dentro de cada uno de los países .

En conjunto, sumando movimientos inter e intrapaíses de la Unión Europea, el recorrido medio de los desplazamientos interurbanos de mercancías en Europa resulta ser del orden de 210 km., lo que se traduce en una producción física total de 2,8 billones t.km. Esta producción ha crecido desde el año 1970 a un ritmo medio del 2,6% anual, aunque con algún que otro altibajo a lo largo del tiempo.

Desde un punto de vista cronológico, desde el año 1970, los dos modos de transporte que han "tirado" del crecimiento del mismo en términos de t.km han sido la carretera y el transporte marítimo entre Estados miembros. Ambos han crecido con tasas anuales acumulativas medias del 3,9 y del 3,1%, en detrimento del ferrocarril, con un decrecimiento medio del 0,6% aunque muy oscilante. El periodo más recesivo del ferrocarril se sitúa entre los años 1988 y 1993 en los que perdió el 40% de su propia cuota.

La evolución señalada en la tabla muestra claramente una preferencia por el empleo del transporte marítimo (40,4%) y de la carretera (44,5%), por dos razones económico-logísticas complementarias. La opción marítima permite afrontar el transporte de grandes cantidades de carga a grandes distancias con un bajo coste unitario como consecuencia de una más que apreciable economía de escala, sobre todo cuando los servicios adquieren una cierta regularidad. Por su parte, la carretera sigue siendo la opción más flexible a la hora de cubrir las crecientes necesidades de la demanda de transporte de mercancías en relación con los servicios puerta a puerta y "just in time", con una alta fiabilidad.



MINISTERIO
DE FOMENTO

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EUROPEO. DISTRIBUCIÓN POR MODOS (%)

Años	Carretera	Ferrocarril	Vías Navegables	Tubería	Cabotaje marítimo	TOTAL (bill. t,km)
1970	30,8	21,2	7,7	4,9	35,3	1,338
1980	33,1	15,2	5,7	4,8	41,2	1,892
1990	40,6	11,2	4,7	3,3	40,2	2,294
1995	43,4	8,4	4,3	3,2	40,7	2,627
1996	43,6	8,4	4,3	3,2	40,8	2,689
1997	43,4	8,6	4,3	3,1	40,6	2,766
1998	43,7	8,4	4,2	3,1	40,7	2,870
1999	44,5	8,0	4,1	3,1	40,4	2,960

FUENTE: DG-TREN. Comisión Europea.

Del lado marítimo, en el año 1998 se transportó dentro de la Unión Europea un total de 1.962 millones de toneladas, de las que 1.212 corresponden a cargas y descargas de mercancías procedentes de otros países del mundo y el resto representa el movimiento intraeuropeo, ya sea internacional como de cabotaje en cada país.

En términos de recorridos totales, el movimiento intraeuropeo supera el billón de t.km realizándose la mayor parte entre países, dado que en este caso los recorridos medios son mayores (del orden de 3.000 km.) frente a los de cabotaje de cada país, los cuales cubren distancias medias de 350 km. En este caso, los cabotajes mayores se encuentran en las relaciones con las islas. La distancia media se sitúa cercanas a los 1.300 km.

TRANSPORTE MARÍTIMO EN EUROPA. CIFRAS GLOBALES. AÑO 1998.

CONCEPTO	EXTRA UE			INTRA UE			TOTAL
	Export	Import	Suma	Inter Países	Intra países	Suma	
Volumen (mill. t.)	270	942	1.212	308	442	750	1.962
Recorrido (miles mill. t.km)	-	-	-	915	165	1.080	-

FUENTE: EUROSTAT. 1998. Elaboración propia.

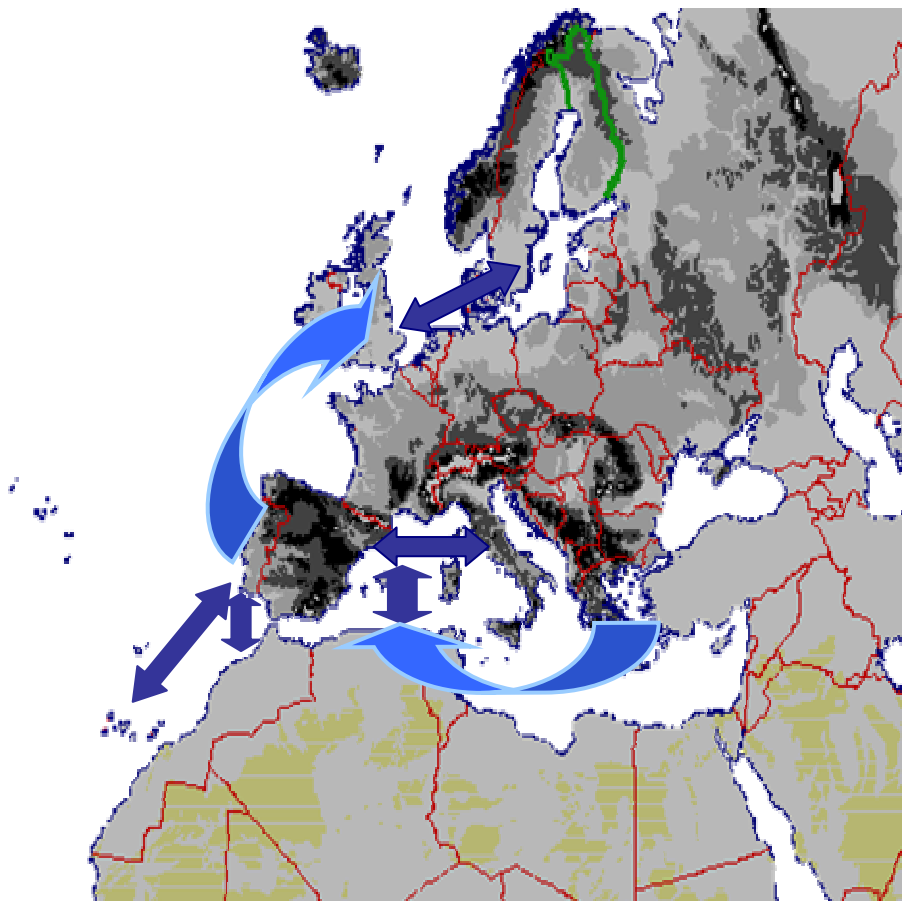
A nivel espacial, el Transporte Marítimo de Corta Distancia incluye obviamente el cabotaje interior de cada país, del que destacan los servicios regulares entre los puertos continentales y puertos insulares del mismo país. En España por ejemplo, muchos de los servicios de transporte marítimo entre las Islas Canarias y Baleares y la Península Ibérica son encuadrables en el concepto de Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa, tanto por su regularidad y alta frecuencia, como por estar insertados en cadenas logísticas que pueden poseer incluso un tramo ferroviario (ejemplo: tráfico Canarias-puerto de Sevilla-Madrid por ferrocarril).



A modo de ejemplo, tiene sentido destacar en la actualidad los siguientes grandes arcos:

- **Arco EuroMediterráneo**, en el que ya existen servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia, lo que prueba su viabilidad técnico-económica y su potencial desarrollo en el futuro..
- **Arco Atlántico**: los puertos Europeos del arco Atlántico-Norte (incluyendo el Mar del Norte) son los que poseen actualmente una mayor concentración de cargas por su proximidad a las grandes áreas de producción y consumo europeas. Estos puertos ofrecen buenas posibilidades para consolidar servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia con otros puertos con mayor excentricidad.

Además de estos dos arcos básicos, existen áreas de importancia capital como el Mar Báltico y el Mar Negro que ofrecen grandes expectativas de crecimiento del Transporte Marítimo de Corta Distancia entre países de Europa Occidental y países del entorno pendientes de la expansión de la actual Unión Europea.



Además, en el ámbito Mediterráneo, la estrategia de potenciación de este tipo de Transporte debe atender a las posibilidades de conexión entre los continentes europeo y africano. Se trata de un eslabón sustancial de las cadenas logísticas que nacen al amparo del desarrollo económico del Magreb (Marruecos, Túnez, Argelia...), tanto por su propia potencialidad como por la traslación de muchos centros productivos europeos a dicha área geográfica. La red de servicios



de transporte marítimo de transbordo por rodadura ("Ro-Ro"), en contenedor y de pasaje se hace año a año cada vez más densa y es fruto de la cooperación entre puertos del área "Euro-Mediterráneo" cada vez más consolidada y con perspectivas de ser una zona de libre comercio.

Para evaluar el potencial desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa es preciso hacer referencia al corredor europeo que une la península ibérica con el resto de Europa. A través de este corredor se transportan las mercancías que España y Portugal exportan o importan del resto del continente europeo. Al igual que en otros corredores, la carretera fue adquiriendo un fuerte protagonismo en estos flujos, sobre todo a raíz de la firma del Tratado de Adhesión de España con la actual Unión Europea a finales de 1985. Las tasas de crecimiento pasaron en ese año del 2,8% al 8,4% mantenido, generando actualmente un volumen de tráfico de alrededor de 70 millones de toneladas en ambos sentidos. Esto se traduce en unas intensidades medias diarias de 3.500 camiones en tránsito a través de los pasos fronterizos de La Junquera e Irún, con los consiguientes efectos externos derivados de la congestión.

El desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa debe orientarse hacia el reequilibrio entre las cadenas unimodales de transporte por carretera entre la Península y el Norte de Europa (transpirenaicas) y las cadenas intermodales marítimo-terrestres mediante la mejora de sus condiciones operativas, de su calidad y la remoción de obstáculos, redundando todo ello en una mejora de su competitividad.

Actualmente, el flujo de mercancías se halla repartido casi al 50% entre ambos tipos de cadenas, si bien la carretera es predominante en relaciones de corto recorrido (España-Francia, sobre todo), mientras que a medida que la distancia aumenta, pierde su protagonismo a favor del transporte marítimo.

4.- DIAGNÓSTICO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN EUROPA.

En el ámbito de la Comisión Europea se han realizado diversos estudios de diagnóstico acerca de las ventajas y desventajas del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa, con el fin de superar las desventajas y promoverlo, dentro de las tres directrices siguientes:

- Fomento de la sostenibilidad general del transporte, haciendo hincapié en el Transporte Marítimo de Corta Distancia integrado en cadenas logísticas intermodales como alternativa segura y favorable para el medio ambiente, en especial ante la congestión del tráfico por carretera.
- Refuerzo de la cohesión de la Comunidad, facilitándose las comunicaciones entre los Estados miembros y entre las regiones europeas, con una integración efectiva de las regiones periféricas.
- Incremento de la eficiencia del transporte para responder a la demanda actual y futura generada por el crecimiento económico. Con este fin, el transporte marítimo de corta distancia se convertiría en parte integrante de la cadena logística de transporte y en un auténtico servicio de puerta a puerta.

Con estas premisas, los comunicados de la Comisión en relación con el Transporte Marítimo de Corta Distancia (COM(95)317) y COM(99) 317), resaltan las ventajas medioambientales que se derivan de su empleo y relacionan algunos de los obstáculos más relevantes. En el año 2000 la Comisión Europea ahondó en esta materia y realizó, fundamentalmente a través de los "Focal Point" y con la colaboración de las Oficinas de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia existentes, un inventario a escala europea sobre los obstáculos o cuellos de botella que



afectan al desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia como alternativa de transporte, identificando también una serie de posibles soluciones a dichos obstáculos basadas en las mejores prácticas de cada Estado miembro.

Como consecuencia de ello, es posible relacionar las siguientes ventajas y obstáculos del Transporte Marítimo de Corta Distancia:

a) Beneficios y ventajas

El Transporte Marítimo de Corta Distancia posee menores costes externos que el resto de modos de transporte. Por tanto, su desarrollo contribuye al objetivo de movilidad sostenible establecido en la Política Común de Transporte de la Unión Europea, coadyuvando a la reducción de los costes totales en toda la cadena intermodal.

Beneficios medioambientales

El transporte marítimo genera menos contaminantes atmosféricos que los modos de transporte terrestre, en especial la carretera, si se mide por unidad de transporte realizada (viajero x kilómetro o tonelada x kilómetro).

El sector del transporte fue en 1998, el responsable del 28% de las emisiones de CO₂ a la atmósfera (Libro Verde de la Comisión sobre la energía, de noviembre de 2000. Si no se adoptan medidas, las emisiones de CO₂ se elevarían a 1.113 millones de toneladas en el año 2010, lo que supone un incremento aproximado del 50% con respecto a los niveles registradas en 1990 (739 millones de toneladas). Esta tendencia se aleja del Protocolo de Kyoto, por el cual la Unión Europea. Se compromete a reducir determinadas emisiones, incluido el CO₂, en un 8 % con respecto a los niveles de 1990 en todos los sectores económicos para el período 2008-2012.

En el conjunto del transporte, la carretera genera más del 80% de las emisiones de CO₂, siendo con diferencia, el modo más contaminante, mientras que el transporte marítimo se mantiene como el modo menos contaminante (0,479 gramos/tonelada-kilómetro de CO₂ por carretera, frente a 0,036 por buque, es decir, 13 veces menos).

Esta situación favorable al transporte marítimo se mantiene también para las emisiones de NO_x a la atmósfera (COM(1999)317). De hecho, del total de este tipo de emisiones en la Unión Europea, el 51% procede de los vehículos por carretera y un 12% de los otros medios de transporte.

Sin embargo, el transporte marítimo es el modo que genera mayores emisiones de SO₂, a la atmósfera y solamente con medidas de reducción del contenido de azufre de los fuelóleos para buques o de implantación en éstos de sistemas de depuración de gases de escape, sería posible equiparar se con los modos de transporte terrestre.

En conjunto, el diagnóstico en cuanto a emisiones atmosféricas es favorable al transporte marítimo y claramente desfavorable para la carretera, de ahí que el fomento de cadenas de transporte marítimo-terrestres apoyadas en el Transporte Marítimo de Corta Distancia cuente con ventaja a la hora de aproximarse al objetivo de movilidad sostenible de la Unión Europea.



Beneficios en materia de seguridad

A pesar de la imagen negativa producida por ciertos accidentes marítimos en aguas de la Unión Europea, los índices de siniestralidad del transporte marítimo y, en éste, los del Transporte Marítimo de Corta Distancia son comparativamente muy inferiores a los de otros modos.

En efecto, según el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, durante el período 1990-1996, el número medio anual de fallecidos en accidentes en el transporte marítimo fue de 140, frente a 40.000 personas al año en el transporte por carretera (96% de las víctimas mortales de todos los accidentes de transportes). No obstante, en igual período para el transporte por ferrocarril, el número medio de víctimas mortales fue de 114.

Otro parámetro comparativo es el índice de mortalidad. El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte ha estimado que el índice en el transporte marítimo (incluidas las tripulaciones) es de 1,4 muertos por 100 millones de pasajeros-kilómetro, mientras que el índice del transporte por ferrocarril es de 40 fallecidos y por carretera 100.

Por tanto, el Transporte Marítimo de Corta Distancia cuenta con ventaja con respecto a los modos de transporte terrestre en materia de seguridad.

Beneficios en materia de congestión

El ámbito marítimo hace que no exista restricción de capacidad infraestructural al flujo de mercancías y pasajeros encuadrados en el concepto de Transporte Marítimo, a excepción de la que pueda existir en los puertos. Por el contrario, las infraestructuras de carretera y el ferrocarril, además de costosas, cuentan con una capacidad que puede limitar el flujo del transporte, sobre todo en aquellos puntos críticos de concentración de cargas y viajeros y, en particular, en entornos urbano-metropolitanos.

En concreto, en la Red Transeuropea de Transporte terrestres existen obstáculos orográficos ó puntos de estrangulamiento, como son los Alpes y los Pirineos, cuya solución técnica requiere grandes inversiones en muchos casos, y algunas de tal magnitud que podrían ser inviables. El Transporte Marítimo de Corta Distancia puede ofrecer una alternativa más eficaz en muchos casos con una inversión mucho menor que la solución terrestre.

En definitiva, desde un punto de vista de la movilidad sostenible, el Cabotaje es el modo que posee menores costes externos. En un estudio efectuado por Amici della Terra en 2000, sección italiana de la organización internacional "Amigos de la Tierra", en el que se analizan cuatro posibles rutas que unen capitales europeas, se estimó que los costes externos del transporte marítimo (cambio climático, contaminación atmosférica, ruido, accidentes y saturación) son del orden del 400% menores que los del transporte terrestre (carretera y ferrocarril).

El Transporte Marítimo de Corta Distancia posee menores costes unitarios, hecho que confiere a las cadenas marítimo-terrestres una mayor competitividad en términos económicos, sobre todo cuando se transportan grandes volúmenes a grandes distancias.



Eficiencia energética

La eficiencia energética del transporte marítimo es muy superior a la de otros modos de transporte. En términos de rendimiento, el transporte marítimo consume 4,8 gramos por tonelada-kilómetro, es decir, unas 7 veces menos que el transporte por carretera, cuyo rendimiento es de 31,3 gramos/tonelada-kilómetro.

Eficiencia operativa.

La existencia del transporte marítimo de corta distancia facilita en gran medida la regulación de los flujos de transporte marítimo transoceánico, por la participación de buques de menor porte propios del cabotaje para operaciones de transbordo desde los grandes puertos de concentración de mercancías a los de distribución cercanos a sus destinatarios finales, y viceversa (servicios "feeder"). Ahora bien, la concentración de mercancías precisa de una logística y una gestión eficaces.

Costes y precios del transporte.

El coste de transporte en el modo marítimo es sensiblemente menor al de otros modos de transporte, fruto de los factores ya citados acerca de su rendimiento energético y operativo y además, de la economía de escala derivada de transportar grandes cargas a grandes distancias.

Además, el grado avanzado de liberalización del modo marítimo propicia una tarificación del transporte directamente ligada a los costes de producción y por tanto, unos precios de transporte más competitivos que los del transporte terrestre.

En particular, según un "Estudio sobre el Transporte Marítimo de Corta Distancia" encargado recientemente por la Dirección General de la Marina Mercante, en la situación actual, el coste del transporte de contenedores a través de una cadena marítimo-terrestre entre ciudades españolas y ciudades centroeuropeas puede ser manifiestamente inferior al equivalente en una cadena terrestre.

Otros factores de competitividad.

Otras ventajas no estrictamente monetarias favorables al Transporte Marítimo de Corta Distancia se derivan de la posibilidad de optimización de la logística asociada a cada tipo de mercancía, aprovechando la oferta logística portuaria o la que ofrecen los propios buques como almacenamiento flotante.

b) Obstáculos y desventajas

El Transporte Marítimo de Corta Distancia se integra en cadenas marítimo-terrestres cuya competitividad debe lograrse a través de la integración eficiente de los nodos y modos de transporte. Los principales obstáculos y desventajas se derivan de la falta de eficiencia en la formación de una cadena intermodal que permita servicios de calidad "puerta a puerta".



Obstáculos de tipo económico:

- La inversión inicial para el establecimiento de un servicio de transporte marítimo es elevada, hecho que obliga a lograr "masa crítica" inicial y a lo largo de la explotación del servicio, suficiente como para que se garantice la rentabilidad financiera y económica.
- El Transporte Marítimo de Corta Distancia para mercancía general puede estar sujeto a operaciones de agrupación y consolidación de cargas, sobre todo en el caso de haber puntos de ruptura de las cadenas. Esta situación genera un sobrecoste en tiempo de manipulación de la carga que ha de ser compensado con soluciones intermodales ágiles y eficaces, y con el aprovechamiento para funciones logísticas de valor añadido.
- El acceso al mercado de los servicios portuarios no está desarrollado ni armonizado convenientemente en la Unión Europea. Servicios como el practicaje, el remolque, el amarre y la estiba continúan en muchos casos en un entorno en el que no se promueve convenientemente la competencia.
- Los costes de paso de la mercancía por un puerto pueden llegar a ser elevados y poco adecuados, hecho que exige una revisión de las políticas de establecimiento y/o aplicación de tarifas y el fomento de la competencia intraportuaria.
- En ocasiones el mercado del transporte por carretera, complementario al Transporte Marítimo de Corta Distancia, es poco transparente (problemas de contingentación de cargas, etc.) y tendente a un régimen tarifario no sujeto a las pautas del mercado. La falta de criterios mercantilistas se acentúa en el ámbito ferroviario, sujeto a un marco monopolístico en muchos Estados Miembros.

Obstáculos de tipo administrativo.

- La aportación de documentos, ingente y compleja en muchos casos, relativa al buque, a su tripulación y a las mercancías transportadas, que se debe entregar a las diversas autoridades que intervienen cuando el buque hace escala en un puerto (Autoridad Marítima, Portuaria, Aduanera, Sanitaria, Gubernativa, etc.), así como las distintas inspecciones a la mercancía, muchas veces realizadas de forma descoordinada, producen retrasos en las operaciones de transporte que llegan a alterar toda la planificación y en consecuencia producen retrasos en la entrega. Además, la gran mayoría de estas inspecciones y trámites administrativos no diferencia suficientemente entre transporte intracomunitario y transporte extracomunitario, aplicándose siempre al cabotaje el tratamiento más restrictivo de este último, lo cual no resulta coherente con el principio de libre circulación de mercancías, y penaliza el modo marítimo de corta distancia frente a los demás modos.
- En algunos puertos se producen retrasos significativos debido a que las operaciones de carga o descarga no pueden dar comienzo hasta que la totalidad de las Autoridades intervinientes hayan dado su conformidad.
- Los sistemas electrónicos de transmisión de datos no están todavía implantados o desarrollados suficientemente en todos los puertos de la Unión Europea, incluidos los puertos españoles, e introducidos en la operativa del transporte marítimo. Esto se traduce en más retrasos ante la necesidad del manejo de la documentación en soporte papel por



cada uno de los actores (autoridades y componentes de la operación de transporte) que intervienen y viceversa.

Desventajas operativas

- El rendimiento del transporte marítimo en cuanto a tiempos de tránsito es bajo y da lugar a un tiempo total de desplazamiento de la mercancía a lo largo de toda la cadena de transporte marítimo-terrestre, poco competitivo. Aún así, se están produciendo mejoras sustanciales con el empleo de buques de carga rodada o portacontenedores de última generación, con velocidades de 35 nudos o más.
- Menos flexibilidad, toda vez que el buque requiere fechas y horarios de salida fijos, los puertos han de poseer instalaciones físicas adecuadas y la operativa portuaria no siempre se realiza las 24 horas los 365 días al año.
- La gestión del tráfico y del transporte marítimo y las ventajas operativas y logísticas derivadas de ello (mejor imagen del tráfico, mejor precisión en el cálculo de la hora de llegada del buque -"expected time of arrival"-, mejor planificación de toda la operación logística al contar con más y precisa información en tiempo real) no están aprovechadas y en algunos casos ni consideradas. En esta línea, la organización de la operación multimodal, con al menos tres operadores, requiere una coordinación eficaz.
- Accesos a los puertos insuficientes tanto en el entorno inmediato como en su conexión con las redes terrestres de transporte. No todos los puertos tienen buenas conexiones con su área de influencia o hinterland. Las necesidades de accesos terrestres no son sólo referentes a la infraestructura, sino de naturaleza funcional, sobre todo en materia ferroviaria, de manera que se cuente con garantías de una explotación ferropuertuaria eficiente.

Desventajas atribuibles a la imagen del modo de transporte marítimo

- La cultura actual entre los usuarios de los diversos modos de transporte, tanto importadores como exportadores, coincide en contemplar el transporte marítimo como un medio anticuado, lento y de trámites complicados, no integrado en el transporte multimodal, válido sólo como medio entre dos puertos, y generalmente para cargas a granel. Según un estudio de una empresa consultora danesa (PLS Consult) sobre los criterios de selección de un transportista, los requisitos que los clientes desear ver satisfechos (parámetros de servicio) son, la duración del transporte, la fiabilidad, la flexibilidad, la frecuencia y la seguridad de la carga. La conclusión del estudio sobre el cabotaje es que sólo satisface el criterio de la seguridad de la carga, en tanto que el grado de cumplimiento de los requisitos de duración, fiabilidad, flexibilidad y frecuencia es mediocre. Las empresas deberían demostrar que la antigua imagen del transporte marítimo de corta distancia no corresponde a la realidad presente, y que éste alcanza niveles satisfactorios en los parámetros de servicio.
- Hay una creencia bastante generalizada de que el transporte intermodal con etapa marítima de corta distancia es siempre más caro que el transporte terrestre correspondiente, por las manipulaciones y agrupación de la carga, los trámites y documentación y el coste de los cambios de modo en los puertos, lo que no siempre es verdad.



MINISTERIO
DE FOMENTO

De acuerdo con todo lo visto, y considerando al Transporte Marítimo de Corta Distancia integrado en el transporte intermodal, se realiza un análisis DAFO en el que se comparan las Debilidades y Fortalezas de las cadenas marítimo-terrestres apoyadas en Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa con las Amenazas y Oportunidades que provienen de las cadenas de transporte exclusivamente terrestres, de las tendencias tecnológicas, de mercado y logísticas en general.

CUADRO DE ANÁLISIS DAFO

DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> - Lado marítimo: Mayores dificultades para formar la masa crítica necesaria para rentabilizar líneas regulares. - Lado marítimo: Inversión de establecimiento más elevada que en unimodal carretera. - Puertos: Falta de infraestructuras especializadas en puertos. - Puertos: Elevado coste de ciertos servicios portuarios. Dificultad para promover la competencia. - Puertos: Falta de compatibilidad funcional entre el lado terrestre y el marítimo: diferentes capacidades y frecuencias, problemas de interoperabilidad de equipamientos. - Puertos: Rigidez administrativa y complejidad de trámites documentales. Falta de diferenciación en el tratamiento aduanero e inspector según sean tráfico comunitarios o extracomunitarios. - Puertos: Comunidades Portuarias complejas y diferentes con múltiples relaciones contractuales. - Puertos: Deficiencias en el funcionamiento de determinados servicios de control. - Puertos: Falta de EDI/internet en algunos puertos y muy bajo empleo casi generalizado por la comunidad del transporte marítimo e usuarios. - Puertos: Falta de desarrollo de portales electrónicos de contratación de cargas - Puertos: Horarios restringidos de trabajo, falta de coordinación entre servicios, y entre estos y la operativa de cambio modal. - Puertos: falta de compatibilidad entre puertos de origen y de destino. - Lado terrestre: Servicios de transporte por carretera a/desde puertos con mercados opacos sin competencia. - Lado terrestre: Rigidez y prácticas monopolísticas del modo ferroviario. - Lado terrestre: Insuficientes accesos viarios y ferroviarios a algunos puertos tanto al entorno inmediato como al hinterland competitivo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Carretera: posición ventajosa de la carretera como oferta de transporte unimodal de "servicios puerta a puerta". Flexibilidad de horarios e itinerarios y tarifas a coste variable: no se imputa el inmovilizado ni se internalizan costes externos. - Ferrocarril: posible competencia del ferrocarril por su potenciación. Planes de desarrollo futuro de cadenas ferrocarril-carretera. - Mercados: inercia y atomización de muchos mercados. Miedo al cambio. Mala imagen general del transporte marítimo. - Tendencias logísticas: dificultades de las cadenas con tramo marítimo para adaptarse al aumento de la rotación de los aprovisionamientos y de la distribución de mercancías: envíos de bajo porte y de alta frecuencia. Lentitud en la respuesta logística a demandas operativas más ágiles que responden a filosofías "Just in Time/Stock cero".
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES



MINISTERIO
DE FOMENTO

<ul style="list-style-type: none"> - Lado marítimo: Inexistencia de barreras orográficas. No hay restricción de capacidad en las llamadas "autopistas marítimas". - Lado marítimo: Menores costes unitarios derivados de la eficiencia energética y de las economías de escala (menor coste por t.km). Mercados libres que llevan a que los bajos costes se traduzcan en bajos precios. - Lado marítimo: Bajos costes externos por unidad de transporte por menor consumo energético, mayor seguridad y menor impacto medio-ambiental que el resto de modos. - Lado marítimo: Capacidad técnica de los buques para aportar la regularidad y frecuencia necesarias desde el punto de vista logístico - Puertos: Elevada capacidad física y funcional de la mayoría de los Puertos y posibilidades de adaptación a demandas variables. - Puertos: Nuevos marcos legislativos en marcha favorables a la participación público-privada en la gestión de infraestructuras, a la liberalización de los mercados y a la integración vertical de servicios. - Puertos: Concentración de oferta de servicios logísticos y de información en los puertos lo que aplicado al cabotaje puede contribuir a una más ágil y eficiente consolidación de cargas, redundando en la rapidez de la expedición. - Lado terrestre: potencialidad de la oferta de operadores de transporte por ferrocarril que gestionan mercancía marítima, sobre todo cuando se liberalice el mercado de los servicios ferroviarios. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gran presencia portuaria en el litoral europeo y de países próximos: presencia de puertos con capacidad para acoger servicios marítimos regulares, a lo largo de toda la costa Europea y del litoral próximo. - Política Común de Transporte: Basada en el desarrollo sostenible y que pretende potenciar el modo de transporte marítimo. - Política Común de Transporte: Busca la cohesión de la Unión Europea con base en un transporte puerta-puerta, para el que el transporte sea más eficiente. - Política Común de Transportes: Busca internalización de costes externos para lo que el transporte marítimo posee ventajas. - Desarrollo tecnológico de la intermodalidad: Unidades homogéneas de carga (contenedores, etc.) y operativas de transferencia de carga en los puertos (Ro-Ro). - Tendencias logísticas: Concentración empresarial y espacial en casi todos los sectores económicos. - Tendencias logísticas: Producción y distribución a escala europea. - Tendencias logísticas: Incremento del transporte de largo recorrido.
---	--



5.- PROPUESTA DE MEDIDAS

Los desarrollos recientes en materia de Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa sientan un precedente muy adecuado para el diseño de medidas. Con carácter general, la Resolución del Consejo de la Unión Europea de 14 de febrero de 2000 sobre el fomento del transporte marítimo de corta distancia recomienda que las acciones se centren en los siguientes ámbitos:

- El aumento de la eficacia de los puntos de carga y descarga dentro de la cadena logística, es decir en los puntos de conexión intermodal (puertos, terminales) aligerando los procedimientos administrativos y desarrollando servicios e infraestructuras técnicas (instalaciones en tierra adaptadas a las cargas del tráfico de transporte marítimo de corta distancia, conexiones en el interior, unidades de carga, etc.)
- La promoción de ofertas globales puerta a puerta con instalaciones integradas, y ventanilla única, a través de:
 - la cooperación entre los diferentes modos de transporte y operadores en la gestión logística de la cadena de transporte
 - la potenciación de las mejores prácticas
 - el examen, para su introducción, de medidas de comparación e indicadores clave de rendimiento
 - la recogida y difusión de datos sobre transporte marítimo de corta distancia
 - el uso activo de los centros u oficinas nacionales de transporte marítimo de corta distancia de los Estados miembros
- La creación y ensayo de nuevas oportunidades técnicas y de mercado para el transporte marítimo de corta distancia mediante la promoción de la investigación y el desarrollo, especialmente en instalaciones de tierra, tecnologías de la información y embarcaciones especialmente adaptadas para el transporte marítimo de corta distancia. En este ámbito, el Consejo ha recomendado estudiar las posibilidades de ayuda financiera a corto plazo para nuevos proyectos y proyectos en curso.
- La creación de condiciones equitativas para el transporte marítimo de corta distancia mediante la fijación justa y eficaz de los precios de las infraestructuras

La consideración de estos ámbitos, junto con el diagnóstico expuesto en el apartado anterior, lleva a la necesidad de concretar desde una perspectiva europea una serie de acciones tangibles para mejorar la eficiencia y las posibilidades competitivas del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Europa. El objetivo último de las mismas es que las cadenas de transporte con participación de modo marítimo tengan las mismas posibilidades de mercado que las restantes, y en especial que las unimodales terrestres. Será entonces cuando el mercado pueda decidir adecuadamente la opción que resulte más adecuada a sus requerimientos.

Se entiende que dichas medidas pueden clasificarse en tres tipos:

- De carácter legislativo o normativo
- De carácter técnico y de infraestructuras
- De explotación o gestión
- Económicas



Por otra parte, dada la concepción del Transporte Marítimo de Corta Distancia como transporte integrado en un sistema intermodal dentro de una cadena logística, en los flujos participan necesariamente los modos terrestre y marítimo, actuando los puertos como nodos estratégicos principales. Los nodos portuarios poseen una importante doble función en este planteamiento:

- enlace intermodal o nexo de unión entre el transporte marítimo y el terrestre garantizando que el flujo de transferencia de carga y pasajeros no se vea interrumpido y se mantenga con el nivel de servicio requerido por la demanda (rapidez, seguridad, fiabilidad, regularidad, transparencia).
- Aprovechar el puerto como plataforma logística para optimizar las actividades de valor añadido de aprovisionamiento, manipulación y distribución de mercancías para rentabilizar las rupturas de carga. Esta función constituye una oferta añadida a la anterior y no sustitutiva, de manera que no actúa en detrimento de la necesaria circulación de pasajeros y mercancías cuando la demanda así lo requiere.

Con este doble enfoque complementario, intermodal y logístico se propone una nueva clasificación de las medidas planteadas atendiendo a:

- Si afectan al tramo marítimo de la cadena de transporte
- Si afectan al tramo terrestre
- Si afectan a los puertos

A continuación se enuncia cada medida planteada y, a modo de explicación, se exponen los aspectos que la concretan, si bien debe entenderse que cada medida puede incluir consigo otras medidas complementarias que podrían clasificarse individualmente en otra categoría.

Al final, se ofrece una tabla de doble entrada en la que clasificamos las medidas de acuerdo a los dos criterios señalados. También se incluye un cuadro que indica, para cada medida, el grado de prioridad con el que debería abordarse para conseguir situar el Transporte Marítimo de Corta Distancia en la misma situación competitiva que otras cadenas de transporte. El número de cada medida a continuación es a efectos de orden, sin que suponga una priorización de las mismas.

Las medidas que se proponen son:

A) De carácter legislativo o normativo

1.- Igualdad de tratamiento fiscal para todos los modos de transporte.

Actualmente este tratamiento es decisión de cada Estado miembro y sería conveniente la armonización de tratamiento para evitar discriminaciones entre modos de transporte. Así, por ejemplo, en la frontera de España se ha de liquidar el IVA de inmediato o avalarlo, en caso de transporte marítimo, mientras que en carretera se puede recurrir a las declaraciones habituales de IVA de cada empresario que pueden suponer hasta tres meses de plazo para liquidar dicho IVA, utilizando un despacho en tránsito.



2.- Armonización de procedimientos documentales, requerimientos de información y regímenes de responsabilidad entre modos de transporte.

Una gestión global del flujo del transporte intermodal debe ir acompañada de documentos, procedimientos administrativos, necesidades de información y regulaciones iguales entre los distintos modos de transporte.

En concreto, debe estudiarse la posibilidad de establecer un único documento que permita cubrir todos los aspectos relativos al contrato de transporte y la propiedad de la mercancías, de forma que el régimen de obligaciones y derechos entre las partes sea independiente del modo de transporte (por ejemplo a través del documento FIATA/BL, el más extendido).

También deben armonizarse las regulaciones en materia de transporte terrestre y marítimo de mercancías peligrosas, mediante la convergencia de los regímenes ADR (carretera) e IMDG (marítimo), de tal forma que la información requerida en diferentes modos de transporte, y los trámites a realizar con la misma, sean homogéneos.

Se considera necesario armonizar aún más el procedimiento y condiciones de despacho de buques. La armonización propuesta por la Comisión con base en los formularios IMO FAL con vistas a la eliminación de trámites repetitivos en una medida importante, debe continuarse con la aplicación de las tecnologías de la información para que los procedimientos no supongan ni retrasos ni aumento de carga de trabajo. La información requerida en diferentes puertos de la UE debe homogeneizarse, así como los trámites a realizar con la misma (incluido MARPOL).

En cuanto al despacho de los buques de cabotaje, también debe estudiarse la posibilidad de eliminar la necesidad de documentación o tramite alguno en caso de líneas regulares de Transporte Marítimo de Corta Distancia debidamente acreditadas (similar a la actual fórmula española de despacho por tiempo).

3.- Aplicación eficaz de la legislación de control de los buques

La seguridad es un aspecto fundamental en el incremento de la calidad del transporte marítimo de corta distancia. Los accidentes marítimos ocurridos últimamente y, en concreto, el recordado desastre del "*Erika*", que supuso una gran contaminación en las costas de la Bretaña francesa, ha provocado una respuesta decidida por parte de la Comisión que ha propuesto dos paquetes de medidas, cuya adopción resulta fundamental. Una vez que estas medidas entren en vigor, los Estados miembros deben disponer los medios necesarios para que la aplicación de las mismas sea lo más eficaz posible, especialmente a aquellas en materia de control de buques por el Estado rector del puerto ("port state control").

Además, deberían avanzarse aún más en la seguridad marítima con el objetivo de cambiar de una respuesta reactiva a los accidentes a una actuación proactiva y continua. La utilización de técnicas de Evaluación Formal de la Seguridad (Formal Safety Assessment) y de análisis de riesgos deberían informar nuevas prácticas y medidas adicionales, sin que suponga imponer nueva normativa de ámbito regional. Todo ello redundaría en elevar la calidad y competitividad del cabotaje y el total rechazo a la utilización de buques "sub-estandar".

4.- Armonización de la formación y las condiciones de empleo de las tripulaciones de los buques.

El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia y la creación de "autopistas del mar", que a buen seguro conllevará un incremento del tráfico marítimo y mayor confluencia de buques en zonas críticas de navegación (zonas de acceso a los puertos, dispositivos de separación de tráfico de Finisterre, Ouessant, etc.), traerá un aumento de los riesgos inherentes. A este



respecto, la formación es un aspecto importante, por lo que se hace aconsejable una unificación y armonización del nivel de formación de las tripulaciones a bordo de los buques que participen en el transporte marítimo de corta distancia, no sólo teniendo en cuenta obviamente las exigencias mínimas del actual Convenio de Formación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW) y los distintos niveles de formación que actualmente están vigentes en los Estados miembros de la Unión Europea, sino que con un horizonte formativo más amplio, se contemplen aspectos que supongan un refuerzo de la seguridad, una mayor calidad de la formación en general, y que aseguren una más extensa base curricular a otros aspectos de la profesión marítima. Además, deberán armonizarse las condiciones sociolaborales de las tripulaciones de estos buques, con el fin de garantizar una situación equivalente entre ellos.

5.- Utilización de los centros y servicios de gestión, control e información del tráfico marítimo (VTS y VTMIS) para facilitar el tráfico de buques en servicios de transporte marítimo de corta distancia.

Los servicios de gestión, control e información del tráfico marítimo pueden contribuir a facilitar los servicios de transporte marítimo de corta distancia, que además de reducir los riesgos de accidentes y contaminación y mejorar la seguridad marítima, canalizan toda aquella información dinámica sobre el mismo buque y las mercancías que transporta (más precisión en la hora esperada de llegada del buque, necesidades de la mercancía que condicionan la operativa portuaria y al modo de transporte siguiente en la cadena) y que posibilitan una mejora en la eficacia de la organización logística de la cadena intermodal de transporte. Esta medida debe entenderse como encuadrada en la creación y desarrollo de una red transeuropea o sistema de gestión e información del tráfico marítimo que propugna el Libro Blanco.

B) De carácter técnico y de infraestructuras

6.- Promoción del uso generalizado de EDI e internet.

Por una parte, es preciso introducir intercambios electrónicos de información, para el intercambio documental asociado (eliminar papel), entre las distintas administraciones que intervienen (marítima, portuaria, aduanera, inspecciones sanitarias, veterinarias y fitosanitarias fronterizas), y entre las de distintos países de la UE, respecto de información sobre buques, mercancías transportadas, seguimiento de mercancías peligrosas, descargas MARPOL; y facilitar la conexión de los organismos administrativos con los diferentes operadores de transporte. El uso de tecnologías de la información y comunicación (EDI e internet) debe intensificarse asimismo para los operadores de transporte en general que utilicen el cabotaje, empresas de transporte terrestre (carretera y operadores de ferrocarril) y comunidad portuaria en particular (consignatarios, empresas de estiba). En este sentido se deben impulsar la implantación de tecnologías que permitan el uso compatible e interoperable de sistemas de transmisión y gestión electrónica de datos de diferente arquitectura, posibilitando la comunicación entre ellos sin tener que recurrir un sistema patrón.

Por otra parte a efectos de facilitar la contratación de transporte multimodal, se considera de utilidad el desarrollo de un mercado electrónico (es decir, lo que se viene llamando sistemas de "business to business" o B2B) que permita comparar alternativas de cadena de transporte puerta a puerta y contratar la favorable (portal web de Transporte Marítimo de Corta Distancia).

7.- Mejorar las condiciones de interoperabilidad entre modos de transporte.

Constituir un grupo de trabajo internacional entre operadores de transporte por carretera, marítimos, y ferroviarios, para analizar las condiciones de interoperabilidad de equipamientos de



transporte y de estandarización de medidas y pesos en el transporte intermodal, de forma que se pueda conseguir un servicio puerta a puerta sin cambios innecesarios de equipamiento.

8.- 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.

Desarrollo tecnológico orientado a nuevos diseños de buques, como sugiere el Libro Blanco, para que puedan simultanear navegación marítima y fluvial, y plantear posibilidades de mejora de los tiempos de transporte y aumentar las frecuencias.

Desarrollo tecnológico orientado al seguimiento por satélite de cargas georreferenciado y en tiempo real. Adopción de un sistema de cobertura mundial que permita identificar la situación de las mercancías transportadas, y relacionarla con la información sobre el estado de trámites documentales, para optimizar la gestión del transporte y la logística, y que en última instancia utilizara el sistema Galileo.

Los Programas Marco de IDT promovidos por la Comisión Europea, conjuntamente con los programas nacionales de investigación y desarrollo, son el instrumento básico para este tipo de iniciativas.

9.- Mejora de la especialización de las instalaciones portuarias para el Transporte Marítimo de Corta Distancia.

Favorecer la especialización de atraques, muelles, 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. Los puertos deben poseer instalaciones y terminales que, además del uso genérico, sean capaces de servicios especializados al Transporte Marítimo de Corta Distancia.

10.- Mejora de la accesibilidad y conexiones terrestres de los puertos.

Los puertos deben estar dotados de conexiones directas a las redes interurbanas de alta capacidad y deben contar con líneas ferroviarias conectadas al interior del territorio, en especial a los puertos secos, y con estaciones de apoyo en entornos cercanos al propio puerto. Estas conexiones mejoradas deben considerarse integradas en las Redes Transeuropeas de Transporte.

C) De explotación o gestión

11.- Fomentar las alianzas estratégicas entre operadores intermodales que permitan una gestión global del flujo de transporte.

Considerar el papel de transitarios y operadores logísticos como gestores globales de las cadenas de transporte (operadores de transporte multimodal), y armonizar el régimen jurídico de los acuerdos y uniones temporales de empresas entre los países miembros.

Asimismo, los programas de ayudas comunitarias al desarrollo empresarial de transporte intermodal deben estar ligados a una efectiva gestión global de la cadena de transporte. Del mismo modo, otro incentivo importante a la cooperación empresarial para crear transporte intermodal es el establecimiento de ventajas fiscales a los acuerdos o uniones temporales de empresas.



MINISTERIO
DE FOMENTO

Además, las estrategias de cooperación entre operadores (transporte terrestre, operativa portuaria, operativa del buque y transporte marítimo) deben conducir también a una mayor transparencia de la operativa y de los costes asociados, tendiendo incluso a la generación de una factura global por el transporte puerta a puerta. Los puertos son nodos de las cadenas Transporte Marítimo de Corta Distancia donde es muy relevante alcanzar esta transparencia.

En este sentido se considera que las Oficinas nacionales de promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia pueden ejercer un papel relevante como impulsoras y facilitadoras de este tipo de alianzas e integraciones.

12.- Simplificación y armonización de controles y procedimientos relativos al despacho de mercancías.

En el transporte de mercancías entre Estados miembros, se deberían simplificar a un mínimo los trámites inspectores a las mercancías –Aduanas e inspecciones de Sanidad, veterinaria y fitosanitarias- y siempre sin paralizar el flujo del transporte, de modo que el transporte marítimo de corta distancia intraeuropeo no se penalice por esta causa frente al transporte terrestre. El tratamiento por parte de los organismos inspectores de que el transporte marítimo es siempre objeto de inspección, al considerar por defecto que la mercancía no es de procedencia interior de la UE, y sin distinguir si se trata de transporte marítimo entre Estados miembros o transporte marítimo extracomunitario, debería desaparecer para el transporte marítimo de corta distancia intracomunitario. Igualmente, la autorización aduanera a un operador marítimo de línea regular debería ligarse a la línea regular y a unos buques especificados que sirven la línea regular, y no sólo a los buques.

En el caso del transporte entre Estados miembros y países terceros, es necesario mejorar la coordinación entre los servicios de inspección veterinaria, sanitaria y fitosanitaria y la aduana, de forma que se logre:

- la unificación de la codificación de las mercancías, armonizando la nomenclatura combinada NC y la codificación ANIMO, de modo que todos los servicios utilicen la misma y que una única codificación permita conocer los controles a realizar en cada mercancía.
- la armonización horarios y coordinar procedimientos de inspección aduanera y sanitaria, fitosanitaria y veterinaria, optimizando las dotaciones de personal inspector en función del volumen y tipo de mercancías manipulado.
- Tender a un único servicio de inspección, que se centre en la realización en los puertos de los controles que es imprescindible realizar en ellos, bajo criterios homogéneos, trasladando fuera de los recintos portuarios los controles que pueden hacerse fuera de ellos.

Por otra parte, es preciso coordinar el trámite administrativo con los horarios de operación de los distintos modos de transporte, para evitar tiempos muertos y múltiples movimientos en puerto, y, en definitiva, dotar al flujo de transporte de la necesaria agilidad y continuidad, con una operativa portuaria que sea posible 24 horas al día y 365 días al año.

El refuerzo de la ventanilla única para el tratamiento de documentos únicos de despacho y el establecimiento de servicios de atención al cliente en los puertos que permitan una relación unilateral a la hora de tramitar despachos y recibir información, se considera un instrumento de gran utilidad para una mejor coordinación de los servicios de inspección en frontera y del despacho de mercancías.



Conviene resaltar que la simplificación a un mínimo de las medidas al transporte intraeuropeo deben tener siempre como propósito que la cadena intermodal marítimo-terrestre no tenga obstáculos añadidos con respecto a la carretera y sea la operativa la que marque el ritmo y no las actividades aduaneras y paraaduaneras de control e inspección. En el caso de los flujos de importación y exportación la aplicación de las medidas anteriores ha de llevar a una reducción y simplificación de las mismas, para lo cual es preciso además una coordinación interportuaria.

13.- Incremento de la competitividad (precios y calidad de servicio) de los puertos.

Los puertos deben hacer posible una oferta de servicios para el Transporte Marítimo de Corta Distancia basada en una adecuada combinación de precios y condiciones de calidad de servicio. Para ello deberán combinarse medidas de regulación, económica, de revisión de tarifas portuarias y de gestión de servicios portuarios y de condiciones de prestación de servicios, con la libertad de acceso a los mercados de los servicios portuarios.

En concreto se debe reconsiderar la obligatoriedad establecida, y la dimensión, de los servicios portuarios a utilizar, ya que las condiciones de regularidad y frecuencia ligadas al Transporte Marítimo de Corta Distancia pueden hacer variar las necesidades respecto de otros tráficos portuarios transoceánicos y tramp, especialmente en lo que se refiere a servicios técnico-náuticos y a carga, descarga, estiba y desestiba; así como al transporte por carretera a partir del puerto y hasta el puerto.

En este sentido será de utilidad el establecimiento de servicios de atención al cliente en los puertos que permitan una relación unilateral a la hora de tramitar y recibir información, evitando la sensación de opacidad derivada de la participación en las operaciones de multitud de operadores especializado, cada uno, en una función.

14.- Establecimiento de estándares de servicio consensuados, 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, para poder comparar cadenas de transporte.

15.- Acciones de promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia y de información a clientes.

Consolidación de la Red europea de oficinas de promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia con participación e implicación privada activa en las mismas, y su configuración como centros de información sobre procedimientos y trámites administrativos.

16.- Constitución de un Observatorio Intermodal y del Transporte Marítimo de Corta Distancia.

Constituir un Observatorio del Transporte Intermodal y del Transporte Marítimo de Corta Distancia, que coadyuva a evidenciar con transparencia las ventajas, en coste, rendimiento y calidad de servicio, que puede aportar el Transporte Marítimo de Corta Distancia.

17.- Fomentar la compatibilidad y 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 paraaduaneras, si estas no se han ya simplificado al mínimo, de manera que se reduzcan al máximo posible la concentración



de éstas operaciones a lo largo de la cadena de transporte marítimo-terrestre, y siempre sin interrumpir el flujo de transporte.

18.- Formación de trabajadores a todos los niveles.

Desarrollo de los programas de formación necesarios 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 a efectos de que puedan conocer la casuística y circunstancias propias de actuación de los otros modos facilitando la interacción entre operadores.

19.- El Programa Marco Polo

La propuesta sobre este programa como soporte a las iniciativas de transporte intermodal figuran el Libro Blanco de los transportes. La aplicación de este programa comunitario se destina a apoyar iniciativas intermodales y de soluciones alternativas al transporte terrestre, con un esfuerzo especial para realzar las ventajas del transporte marítimo de corta distancia y soportar la creación de las "autopistas del mar". En el programa, que apoyará acciones comerciales en el mercado de transportes del ámbito europeo, se prevén tres orientaciones principales:

- La ayuda al establecimiento de nuevos servicios de transporte distintos al de carretera, que deberán ser viables a medio plazo
- El soporte al lanzamiento de servicios o instalaciones de un interés estratégico para Europa
- El estímulo a reproducir experiencias, y contribuir a la definición de objetivos comunes, a partir de proyectos ya realizados en el mercado

En este marco de apoyo económico, debe contemplarse un posible esquema de incentivación a las empresas navieras y portuarias. Los costes de la inversión en el establecimiento y mantenimiento de las autopistas del mar pueden ser más reducidos para las Administraciones que otras actuaciones en redes dedicadas a otros modos de transporte, en tanto que los operadores del transporte marítimo de corta distancia deben mantener operativo su servicio los primeros años sin alcanzar, quizás, el punto muerto de explotación mientras se desarrolla la demanda de transporte.

20.- Mejora de las condiciones de competitividad del transporte terrestre (precios y calidad de servicio).

La oferta de servicios de transporte terrestre debe estar basada en la libertad de acceso a la prestación de los servicios y en una adecuada combinación de precios y condiciones de calidad de servicio, de forma que se pueda disponer de condiciones homogéneas entre modos de transporte en una concepción intermodal del mismo.

D) Económicas

21.- Los Estados miembros deben completar con perspectiva internacional y comunitaria, y no local, los procesos de liberalización del transporte ferroviario de mercancías.

Adopción de medidas de carácter legislativo y de corte económico para mejorar las condiciones de competencia en el transporte ferroviario de mercancías y permitir la concurrencia efectiva de diversos operadores de transporte por ferrocarril que gestionen mercancía marítima (vocación intermodal) para lograr una mejora de las condiciones económicas y de prestación de servicios ferroviarios.



22.- Los Estados miembros deben completar con perspectiva internacional y comunitaria, y no local, los procesos de liberalización del acceso a la prestación de servicios portuarios.

Adopción de medidas de carácter legislativo y de corte económico para mejorar las condiciones de competencia 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.

23.- Estudiar un sistema de tarificación de infraestructuras, que permita la internalización por los usuarios de los costes que ocasionan, de modo que se igualen las condiciones de concurrencia de los distintos modos de transporte, y que se eliminen las distorsiones entre diferentes Estados miembros.



MINISTERIO
DE FOMENTO

CUADRO DE MEDIDAS (1 de 2)

	LEGISLATIVAS, NORMATIVAS	TECNICAS Y DE INFRAESTRUCTURAS	DE EXPLOTACION O GESTION	ECONOMICAS
TRAMO TIERRA	2.- Convergencia ADR e IMDG 20.- Liberalización transporte por ferrocarril		20.- Mejora competitividad del transporte terrestre (precios y calidad de servicio)	21.- Liberalización transporte por ferrocarril
TRAMO MAR	3.- Eficaz aplicación de la legislación sobre control de buques por el Estado rector del puerto; promoción de mejores prácticas en materia de seguridad (evaluación de seguridad, análisis de riesgos) 2.- Convergencia ADR e IMDG 4.- Armonizar formación y empleo	5.- Empleo de servicios de gestión e información del tráfico marítimo para facilitar el transporte marítimo de corta distancia y la operativa de transporte 8.- IDT diseño buques para navegación fluvial-marítima y mayor velocidad		
PUERTO	2.- Despacho buques simplificado con base en IMO FAL y por medios electrónicos 5.- Adopción de un sistema de gestión e información del tráfico marítimo 12.- Para transporte intracomunitario, simplificación al mínimo sin que suponga interrupción de la operativa. Para transporte extracomunitario, armonización y simplificación de inspecciones veterinarias y sanitarias 12.- Unificación nomenclatura combinada y ANIMO 12.- Ampliación autorización aduanera a línea regular a países en proceso de incorporación o socios destacados 22.- Liberalización servicios portuarios	6.- Intensificación del uso de EDI/internet para intercambios documentales y trámites. Uso de protocolos que permitan interoperabilidad de sistemas de gestión y transmisión electrónica de datos. Desarrollo del B2B en el ámbito del transporte marítimo de corta distancia 10.- Mejora accesibilidad y conexión terrestre puertos (carretera y ferrocarril). Conexiones integradas en las RTE-T 9.- Especialización de instalaciones portuarias para Transporte Marítimo de Corta Distancia.	12.- Unificar servicios de inspección, optimizar personal, coordinar horarios para el transporte extracomunitario 12.- Coordinar inspecciones y trámites de despacho con cambios modales en el transporte extracomunitario 12.- Ventanilla única y servicios de atención al cliente 13.- Reconsiderar obligatoriedad servicios portuarios técnico-náuticos y estiba y liberalización transporte por carretera a/desde puertos	22.- Liberalización acceso servicios portuarios 13.- Liberalización y regulación económica y de condiciones de servicio 13.- Revisión de tarifas para el transporte marítimo de corta distancia 13.- Reconsiderar obligatoriedad servicios portuarios técnico-náuticos y estiba y liberalización transporte por carretera a/desde puertos



MINISTERIO
DE FOMENTO

CUADRO DE MEDIDAS (2 DE 2)

	LEGISLATIVAS, NORMATIVAS	TECNICAS Y DE INFRAESTRUCTURAS	DE EXPLOTACION O GESTION	ECONOMICAS
COMUNES	<p>1.- Igual trato fiscal a todos los modos de transporte</p> <p>2.- Unico documento de transporte y propiedad con base en FIATA/BL</p> <p>2.- Igual derechos y obligaciones entre modos de transporte</p> <p>11.- Incentivos y beneficios a alianzas entre operadores</p> <p>12.- No considerar por defecto la mercancía marítima como de procedencia no interior a la UE</p> <p>23.- Tarificación de infraestructuras para internalización por usuarios de costes provocados</p>	<p>7.- Estandarización e interoperabilidad equipamientos de transporte</p> <p>6.- EDI/internet para escoger y contratar cadenas (portal de cargas Transporte Marítimo de Corta Distancia)</p> <p>8.- IDT medios de transporte y manipulación equipamientos para agilizar cambio modal y seguimiento de cargas por satélite.</p>	<p>18.- Formación profesional e intercambios</p> <p>11.- Gestión global de cadena de transporte</p> <p>14.- Estándares de servicio consensuados, sistemas de calidad y seguimiento de indicadores. Observatorio de Transporte Marítimo de Corta Distancia</p> <p>15.- Red europea de Oficina de Promoción, centros de información sobre trámites y procedimientos</p> <p>16.- Observatorio del Transporte Marítimo de Corta Distancia</p> <p>17.- Fomento coordinación interportuaria al objeto de mejorar coordinación e interoperabilidad en la cadena intermodal marítimo-terrestre</p> <p>19. Programa Marco Polo. Además, posible esquema de incentivos a las empresas de transporte marítimo de corta distancia y portuarias</p>	<p>13.- Transparencia de costes y operaciones</p> <p>23.- Tarificación de infraestructuras para internalización por usuarios de costes provocados</p>


PRIORIZACION DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS (1 de 3)

GRADO PRIORIDAD	TIPO DE MEDIDA	MEDIDA
Alta prioridad	Legislativa, normativa	2.- Unico documento para despacho de buques con base en IMO FAL
	Legislativa, normativa	2.- Unico documento de transporte y propiedad de mercancía con base en FIATA/BL
	Legislativa, normativa	2.- Convergencia ADR e IMDG
	Legislativa, normativa	11.- Incentivos y beneficios a alianzas entre operadores
	Legislativa, normativa	12.- Armonización inspecciones veterinarias y sanitarias
	Legislativa, normativa	12.- Unificación nomenclatura combinada arancel aduana y codificación ANIMO
	Legislativa, normativa	12.- Autorización aduanera referida a línea regular no a buque y ampliada a países en proceso de incorporación o socios comerciales destacados
	Legislativa, normativa	1.- Igual trato fiscal a todos los modos de transporte
	Legislativa, normativa	12.- No considerar por defecto la mercancía marítima como de procedencia no interior a la UE
	Técnica y de infraestructura	6.- EDI/internet para intercambios documentales y trámites
	Técnica y de infraestructura	9.- Mejora especialización instalaciones portuarias
	Técnica y de infraestructura	10.- Mejora y accesibilidad conexión terrestre puertos con puertos secos y hinterland (carretera y ffcc)
	Técnica y de infraestructura	7.- Estudio de necesidades de terminales portuarias especializadas en Transporte Marítimo de Corta Distancia
	Explotación o gestión	11.- Unificar servicios de inspección, optimizar personal, coordinar horarios
	Explotación o gestión	11.- Coordinar inspecciones y trámites de despacho con operativa portuaria y cambio modal (24h, 365d)
	Explotación o gestión	11.- Ventanilla única y Servicio de Atención al Cliente en puertos
	Explotación o gestión	13.- Reconsiderar obligatoriedad servicios portuarios técnico-náuticos y estiba, y liberalización transporte por carretera a/desde puertos
Explotación o gestión	11.- Gestión global de la cadena de transporte	



PRIORIZACION DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS (2 de 3)

GRADO PRIORIDAD	TIPO DE MEDIDA	MEDIDA
Alta prioridad	Explotación o gestión	14.- Estándares de servicio consensuados y seguimiento de indicadores
	Explotación o gestión	15.- Red europea de Oficinas de Promoción, centros de información sobre trámites y procedimientos
	Explotación o gestión	23.- Fomentar la compatibilidad y coordinación interportuaria
	Explotación o gestión	20.- Mejora de las condiciones de competitividad del transporte terrestre
	Explotación o gestión	19.- El Programa Marco Polo
	Económica	13.- Reconsiderar obligatoriedad servicios portuarios técnico-náuticos y estiba, y liberalización transporte por carretera a/desde puertos
	Económica	13.- Liberalización y regulación económica y de condiciones de servicio
Media prioridad	Económica	13.- Transparencia de costes y operaciones intermodales
	Legislativa, normativa	2.- Iguales derechos y obligaciones entre modos de transporte
	Legislativa, normativa	5.- Creación de la red transeuropea de gestión e información del tráfico marítimo
	Legislativa, normativa	21.- Liberalización transporte ferroviario
	Legislativa, normativa	22.- Liberalización acceso servicios portuarios
	Legislativa, normativa	23.- Tarificación de infraestructuras para internalización por usuarios de costes provocados
	Técnica y de infraestructura	7.- Estandarización e interoperabilidad equipamientos de transporte
	Técnica y de infraestructura	5.- Utilización de los centros y servicios de gestión e información del tráfico marítimo (VTS y VTMIS)
	Técnica y de infraestructura	8.- I+D en diseño de buques para navegación fluvial-marítima y mayor velocidad
	Técnica y de infraestructura	6.- Portal web del Transporte Marítimo de Corta Distancia: Escoger y contratar cadenas de transporte alternativas
	Técnica y de infraestructura	8.- Seguimiento por satélite de cargas
	Técnica y de infraestructura	8.- I+D de medios de transporte y manipulación equipamientos para agilizar cambio modal
	Explotación y gestión	21.- Liberalización transporte ferroviario



PRIORIZACION DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS (3 de 3)

GRADO PRIORIDAD	TIPO DE MEDIDA	MEDIDA
Media prioridad (cont.)	Explotación y gestión	22.- Liberalización acceso servicios portuarios
	Explotación o gestión	18.- Formación profesional e intercambios
	Explotación o gestión	16.- Constitución de un Observatorio Intermodal del Transporte Marítimo
	Económica	23.- Tarifación de infraestructuras para internalización por usuarios de costes provocados
Baja prioridad	Legislativa, normativa	3.- Aplicación eficaz de la legislación sobre control de los buques
	Legislativa, normativa	4.- Armonización de la formación y las condiciones de empleo de las tripulaciones de los buques