

Retos para el transporte marítimo

Discurso pronunciado por el comisario europeo de Transportes, Siim Kallas, con ocasión del Día Marítimo Europeo - Gdansk, 20 de Mayo de 2011

Con motivo del día marítimo europeo, el comisario europeo de Transportes Siim Kallas pronunció, el pasado 19 de mayo en Gdansk, un discurso en el que adoptó un enfoque más positivo y pragmático sobre la posible posición de la Comisión en caso de no alcanzarse un acuerdo en la OMI sobre instrumentos de mercado para reducir las emisiones de CO₂. A continuación reproducimos sus palabras.

Señoras y señores,

Es para mí un gran placer encontrarme aquí con ustedes en esta ciudad marítima histórica que es Gdansk.

Hace unas semanas presenté el nuevo Libro Blanco sobre transporte, que apunta las respuestas políticas a los desafíos más urgentes a los que se enfrenta este sector, como la dependencia del petróleo, los desafíos climáticos y medioambientales, la saturación de las infraestructuras y la escasez de financiación. El Libro Blanco va más allá de los aspectos sectoriales y apunta a la creación de cadenas de transporte fluidas, sin soluciones de continuidad, para pasajeros y carga a través de los distintos modos. Esto requiere innovación, tecnología de la información e infraestructura, e igualmente una mano de obra cualificada, competente y motivada, que es el tema de esta jornada de hoy: "poner a las personas primero".

El transporte marítimo seguirá siendo un componente esencial de la economía europea. Los buques transportan un 90% del comercio exterior europeo y un 40% del comercio interior europeo. Las navieras europeas controlan actualmente alrededor de un 40% de la flota mercante mundial; un 25% de la flota mundial enarbola una bandera europea. Dos millones de europeos trabajan en sectores relacionados con el cluster marítimo.

El transporte marítimo es un negocio global y Europa se encuentra en competición directa con otras poten-



cias establecidas y emergentes del mundo. Para apoyar la competitividad del transporte marítimo de la UE, insistimos en la calidad, la sostenibilidad y la innovación. Y para defender la existencia de unas reglas de juego globales equitativas y de alta calidad, la UE ya está trabajando en estrecha colaboración con sus principales socios comerciales internacionales y debería incrementar aún más su contribución a nivel internacional.

Seguridad marítima

En respuesta a accidentes como los de los buques "Erika" y "Prestige", la UE ha desarrollado el marco legislativo más avanzado del mundo sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación. Nuestro trabajo para los próximos años consiste en asegurar que se aplique rigurosamente en los Estados miembros. Mantener los más elevados niveles de seguridad, también en vista del aumento de tráfico previsto, requiere una supervisión y una actualización constantes - todo esto mediante una colaboración lo más estrecha posible con los demás países y la OMI para garantizar unas reglas comunes también en materia de seguridad mínima. Nuestra legislación también regula la seguridad de los buques de pa-

saje y propondré una actualización de esta normativa el próximo año.

El elemento humano - agenda social para el transporte marítimo

Las personas que trabajan en este sector son las primeras afectadas por cualquier iniciativa que pretenda garantizar la seguridad, la protección frente a actos ilícitos y la protección del medio marino. Sin embargo, la edad media de los oficiales europeos va en aumento. La prevista escasez de marinos europeos cualificados constituye una amenaza para todo el cluster marítimo.

Para comprender mejor la situación actual, he establecido un grupo de trabajo independiente sobre empleo marítimo y competitividad. Ustedes han debatido ya hoy con uno de sus miembros. Este grupo entregará su informe y sus recomendaciones en junio y tengo intención de presentar una agenda social para el transporte marítimo a finales de año. Esta iniciativa incluirá medidas legislativas sobre formación y cualificación de marinos, en línea con las normas internacionales. Queremos reforzar los niveles de competencias de las tripulaciones con vistas a la seguridad de la navegación, pero también adaptar la formación a los nuevos requerimientos profesionales actuales y futuros.

Debemos reforzar igualmente las normas internacionales sobre condiciones de vida y trabajo de los marinos que determinan el atractivo de la profesión y afectan al rendimiento, y por lo tanto a la seguridad en la mar. Se debe completar la legislación existente desarrollada con éxito a través del diálogo social.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

<p>DET NORSKE VERITAS ESPAÑA, S.L. C/Almansa, 105 - 1ª Planta Oficina 2 28040 Madrid</p>	
<p>MANAGING RISK</p>	

Finalmente queremos tratar problemas como el acceso a la profesión, el desarrollo profesional a largo plazo, un trato legal y administrativo correcto a los marinos y cómo mejorar la imagen de la profesión de marino del público en general.

Piratería

El elemento humano me lleva a hablar sobre la que es probablemente la mayor amenaza personal a la que puede enfrentarse un marino: actos de piratería y robos a mano armada contra buques. Una amenaza grave e intolerable contra la vida de tripulantes y pasajeros a bordo de los buques. También pone en peligro la seguridad y la protección de la navegación, la sostenibilidad del transporte marítimo y el comercio global. Mientras hablamos, 475 marinos, pescadores y pasajeros son rehenes, víctimas de la piratería en la costa de Somalia. 23 buques están actualmente retenidos a la espera de un rescate, 8 de ellos relacionados con Estados miembros de la UE.

La OMI ha declarado 2011 como el año para Organizar una Respuesta a la Piratería. La política de transporte marítimo de la UE incluye la protección marítima y la lucha contra la piratería. La Comisión Europea trabaja firmemente para apoyar una actuación concertada a nivel internacional. La UE participa en operaciones navales contra la piratería, en particular la operación Atalanta de la NAVFOR europea. La Agencia de Seguridad Marítima Europea proporciona a la NAVFOR información precisa sobre la posición de los buques europeos que navegan por las zonas de riesgo.

Invito a todos los operadores a aplicar -como recomienda la Comisión- las mejores prácticas de gestión de auto-protección y prevención de la piratería. Estamos analizando la posibilidad de hacer que esto sea obligatorio para los buques navegando en zonas afectadas por la piratería. También se deberían estudiar proyectos de buques más eficientes para disuadir a los piratas. Y se debería abordar la problemática de los guardias privados armados. Además de reforzar nuestra legislación sobre protección de los buques, debemos trabajar en las causas profundas de la piratería, lo que

significa continuar con iniciativas a largo plazo, como desarrollo económico y cuestiones jurídicas internacionales. Hay mucho trabajo por delante. ¿Toleraría el mundo que 500 personas que trabajen en los transportes ferroviario y aéreo fuesen tomadas como rehenes? No debemos aceptarlo tampoco en el mundo marítimo.

Medio ambiente

Señoras y señores, hay otra cuestión esencial para el transporte marítimo. El buque está plenamente reconocido como el medio de transporte más respetuoso con el medio ambiente. Pero descansar en esta cómoda posición no constituye una opción segura para el futuro; tenemos que seguir mejorando su impacto sobre el medio ambiente. Especialmente en áreas marítimas sensibles, como el Mar Báltico, pero igualmente en cualquier parte del litoral europeo, debemos reducir las emisiones de los buques, manteniendo al mismo tiempo la competitividad del short sea shipping y sin arriesgarnos a una transferencia modal hacia la carretera.

Sobre el contenido de azufre en los combustibles marinos, la Comisión presentará este verano una modificación de la normativa comunitaria para adaptarla a los requerimientos legales globales adoptados por la OMI en 2008. En paralelo, pretendemos minimizar los costes que su cumplimiento exigirá al sector naviero. Las opciones incluyen:

- Apoyo a la investigación y al desarrollo de tecnologías alternativas.
- Apoyo financiero a la inversión en nuevas tecnologías.
- Desarrollo de infraestructuras adecuadas en puertos de la UE.
- Valorar la posibilidad de designar otras áreas marítimas de la UE como zonas de control de emisiones de azufre.

El 1 de junio, en Bruselas, se celebrará una jornada sobre este asunto con las partes interesadas para debatir, en particular, la problemática derivada del cumplimiento de esta normativa.

Un segundo motivo de preocupación son las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. El Libro Blanco prevé reducciones de al menos un 40% para 2050, respecto de los niveles de 2005. Esto exige una solución global, que debe acordarse en la OMI. Ya se ha realizado un gran esfuerzo para desarrollar un Índice de Eficiencia Energética de Proyecto para buques nuevos, que espero sea adoptado en julio, y que constituye un paso positivo importante. Sin embargo, las estimaciones indican que la aplicación de este índice no sería suficiente y se ha encomendado a la OMI que estudie medidas basadas en el mercado para reducir aún más las emisiones de los buques. La Comisión Europea se ha comprometido a trabajar activamente con los Estados miembros de la UE, el sector, la OMI y nuestros socios internacionales para alcanzar soluciones concertadas y efectivas, en una colaboración asociación basada en la confianza entre los socios globales.

Una solución plenamente eficaz sobre la reducción de gases de efecto invernadero para un sector global como el transporte marítimo sólo puede ser global.



Edificio Charlemagne, en Bruselas, que contiene parte de las oficinas de la Comisión Europea, decorado con motivo del Día Marítimo Europeo.

Pero si el acuerdo a ese nivel no es posible a corto o medio plazo, considero que es esencial establecer un debate con nuestros países y regiones socios de todo el mundo, para conseguir avances reales hacia la reducción del carbono y al mismo tiempo mantener el transporte marítimo en su máximo desarrollo técnico, medioambiental y económico.

Short sea shipping y mercado interior

Europa tiene una larga y exitosa trayectoria en el comercio marí-





timo. Pero todavía existen barreras que superar para poder recoger todos los beneficios del short sea shipping. No veo ninguna razón por la que el trayecto que realiza un buque desde Gdansk a Gothenburg a través del Mar Báltico todavía se considere un viaje internacional, cuando un camión pueda viajar fácilmente entre varios Estados miembros desde Lisboa a Gdansk.

El concepto de "cinturón azul" pretende que los buques puedan operar libremente dentro del mercado interior con un mínimo de cargas administrativas. La UE ya ha establecido los medios necesarios para realizar un seguimiento de los buques. La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) en Lisboa utiliza el sistema SafeSeaNet, que da una imagen exhaustiva en tiempo real del tráfico marítimo en aguas europeas.

En consecuencia, he encargado a EMSA que lleve a cabo proyecto piloto para validar el concepto de "cinturón azul", que pretende demostrar que las herramientas de que disponemos pueden aportarnos las garantías necesarias a las auto-

ridades aduaneras. El objetivo es que toda la travesía que realizan los buques que comercian dentro de la UE sea considerada como parte del mercado interior.

Innovación y e-Maritime

Tanto los desafíos medioambientales como el "cinturón azul", dependen de la innovación. Podemos mejorar la competitividad del transporte marítimo europeo invirtiendo en innovación y en tecnologías modernas de la información y la comunicación.

La iniciativa e-Maritime constituirá un gran paso adelante. Mejorará la comunicación entre buques y puertos y, por lo tanto, el manejo de la carga, también desde una perspectiva intermodal. Facilitará la coordinación entre todos los actores involucrados y, en consecuencia, conducirá a procedimientos de trabajo más eficientes y a mayores beneficios para empresas y administraciones. Las ventanillas únicas permitirán enviar la información administrativa una sola vez.

Transporte por vías navegables interiores

Esta misma innovación tecnológica y operativa continuada y este mismo uso de tecnologías de la información avanzadas e integradas pueden aplicarse igualmente al transporte por vías navegables interiores. Éste, que ya es pionero en los sistemas de información integrada, se beneficiará considerablemente de una integración mejorada en los flujos de transporte marítimo en particular. Presentaré una propuesta para una continuación del actual programa NAIADES, con el objetivo de lograr una mejor integración del transporte marítimo y por vías navegables en cadenas de transporte sin solución de continuidad.

Con motivo del Día Marítimo Europeo el 20 de mayo, se celebraron varias conferencias los días 19 y 20.

Puertos, infraestructuras y TEN-T

Un transporte marítimo eficiente y sostenible requiere puertos modernos y eficientes, bien integrados en una red europea multimodal de transporte y que permitan establecer cadenas de distribución de la mercancía puerta a puerta sin discontinuidades. Este año propondré una revisión de las directrices TEN-T, que también harán referencia al importante papel de los puertos - tanto marítimos como fluviales- como centros logísticos esenciales que conecten el transporte marítimo y por vías navegables con los modos de transporte terrestre. En particular, debemos mejorar los accesos a los puertos y el aprovechamiento de la capacidad actual disponible en las vías navegables de Europa. Mis prioridades para aumentar el rendimiento de los puertos son:

- Revisar las restricciones a la prestación de los servicios portuarios
- Fomentar la transparencia en la financiación portuaria
- Asegurar que el acceso al terreno portuario se mantiene abierto

Conclusión

Señoras y señores, los desafíos a los que se enfrenta el sector del transporte marítimo concuerdan con los objetivos del Libro de Blanco de menor saturación de las infraestructuras, reducción de las emisiones, más empleo, crecimiento, seguridad y protección. Un transporte marítimo europeo de calidad depende de la innovación y queremos poner a las personas primero. Nuestras actuaciones políticas tienen que dar servicio a los ciudadanos europeos, ya sean pasajeros, consumidores, marinos o personal en tierra. Reforzar el transporte marítimo y su calidad contribuirá al desarrollo positivo de los clusters marítimos en Europa, incluido nuestro sector de la distribución y de la construcción naval, y proporcionará empleos de calidad a los ciudadanos europeos. Es sin duda la base de una economía europea fuerte y flexible.

Les deseo a todos un día marítimo europeo lleno de éxitos, rico en debates y soluciones creativas. ■

