C/2024/874

6.2.2024

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre «Consideraciones de equidad y eficiencia en el transporte marítimo»

(Dictamen de iniciativa)

(C/2024/874)

Ponente: **Panagiotis GKOFAS**

Coponente: **Pierre-Jean COULON**

Base jurídica	Artículo 52, apartado 2, del Reglamento interno
	Dictamen de iniciativa
Decisión del Pleno	25.1.2023
Sección competente	Sección de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información
Aprobado en sección	6.10.2023
Aprobado en el pleno	25.10.2023
Pleno n.º	582
Resultado de la votación	
(a favor/en contra/abstenciones)	166/1/3

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1. Desarrollar el transporte por mar y por vías navegables interiores debe considerarse una prioridad absoluta para impulsar la movilidad y facilitar el comercio, ya que ello contribuirá a alcanzar los objetivos europeos básicos de equidad y eficiencia, como los que establecen el Pacto Verde Europeo, la agenda de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Estrategia de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de 2023 y varias Comunicaciones de la Comisión Europea.

1.2. Las inversiones en infraestructuras marítimas deben centrarse en una mayor seguridad, un transporte respetuoso con el medio ambiente y un transporte más barato para el público, las empresas, los viajeros y los turistas.

1.3. Es importante financiar nuevas inversiones en puertos y centros de operaciones resilientes para cumplir el objetivo de un transporte de mercancías y unas actividades empresariales más económicas y sostenibles.

1.4. La transición ecológica del sector del transporte marítimo debe tener en cuenta las características específicas por país, sector y puesto de trabajo a fin de mantener las ventajas competitivas de Europa y reducir las brechas de transición, la desigualdad y la despoblación de algunas regiones.

1.5. La normativa sobre ayudas estatales debe revisarse cuidadosamente en lo que respecta a la construcción de buques para el transporte europeo por vías navegables con el fin de satisfacer las necesidades de la población, abordar la movilidad laboral en zonas remotas y garantizar una navegación sostenible y segura y mejorar el seguimiento costero, más que con el fin de llevar a cabo actividades de transporte marítimo rentables, que pueden desarrollarse con más intensidad a través de instrumentos de mercado.

1.6. La revisión del marco regulador debe centrarse en la aplicación efectiva de normas sobre los buques deficientes y los derechos de la gente de mar a la igualdad de condiciones de empleo. Debe otorgarse a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) un papel institucional y técnico más importante para contribuir a la aplicación de una política de transporte marítimo mejorada y sostenible.

1.7. Es esencial rediseñar los puertos y actualizar el catastro marítimo del transporte por vías navegables a fin de reducir el impacto de la contaminación acústica y atmosférica en las zonas urbanas.

1.8. Al objeto de implantar un mecanismo de fijación de precios eficaz y justo, se podría diseñar y activar cuidadosamente una especie de «equivalente de transporte», en particular para los países del mar Mediterráneo, del mar Báltico y del mar del Norte que cuenten con islas habitadas pequeñas y dispersas, así como para las aguas interiores inaccesibles y las zonas marinas o fluviales lejanas. Esto podría consistir en subvencionar los gastos de transporte a los profesionales y las empresas que trabajan y operan en esas zonas, conceder exenciones permanentes del IVA o de impuestos sobre el transporte de mercancías locales o bien reducir las tarifas energéticas.

1.9. Para alcanzar el objetivo de acelerar el ritmo de electrificación del sector del transporte marítimo, tal como se establece en la normativa de la UE y en la agenda del transporte marítimo inteligente, podrían ofrecerse incentivos a la producción y el despliegue de determinadas tecnologías digitales y de ahorro energético para el sector del transporte marítimo.

1.10. La eficiencia en la asignación de recursos debe perseguirse mediante mecanismos de fijación de precios o mecanismos que ofrezcan incentivos a las empresas para que transporten bienes y servicios desde o hacia regiones lejanas de ultramar, especialmente para las empresas que emplean personal en esas zonas.

1.11. Es esencial que se contrate a trabajadores altamente cualificados y que estos formen parte de un sector del transporte marítimo moderno. Es preciso fomentar la participación de las mujeres en el sector marítimo. Los empleados actuales deben recibir más formación en los ámbitos del turismo sostenible, la economía ecológica, el uso eficiente de los recursos y la gestión operativa de las crisis en caso de catástrofes naturales y humanas. Crear escuelas y universidades modernas y bien equipadas que estén especializadas en la economía marítima y la gestión del transporte por vías navegables podría aportar valor añadido a las zonas costeras y a las economías que dependen de la economía azul.

1.12. La digitalización del sector marino permitirá adoptar un enfoque más integrado y mejorar la calidad de los servicios para el turismo y el sector del ocio náutico.

2. **Introducción — Antecedentes**

2.1. El Comité Económico y Social Europeo (CESE) subraya que el transporte marítimo constituye un mercado cuyos sectores van desde el transporte local por transbordadores, que presta servicio a ciudades y archipiélagos por vías navegables interiores y rutas marítimas cortas, hasta el transporte de larga distancia por transbordadores, graneleros, portacontenedores y cruceros.

El presente Dictamen no aborda todos estos sectores, sino que se centra en consideraciones de equidad y eficiencia para el transporte marítimo, principalmente en lo que se refiere al objetivo de facilitar el acceso de los ciudadanos, los turistas y los profesionales a las zonas remotas, afrontando al mismo tiempo los retos actuales que dificultan la aplicación efectiva de la doble transición ecológica y digital en el sector marítimo.

2.2. La crisis energética originó graves dificultades a escala mundial a los sectores del transporte, en particular el del transporte marítimo, al tiempo que propició nuevas reestructuraciones en el mercado del combustible, el transporte de petróleo y los costes del transporte. El sector turístico se ve considerablemente afectado por los costes de la energía y las fluctuaciones de la inflación y de la renta real mundial.

2.3. Según datos oficiales ([1]), más del 80 % del comercio mundial por volumen y el 70 % por valor se transporta en buques. Aunque el impacto medioambiental del comercio marítimo es inferior en términos unitarios (debido a las economías de escala) en comparación con otras formas de transporte, la flota europea sigue necesitando mejoras tecnológicas adicionales para alcanzar los objetivos climáticos en materia de emisiones de gases de efecto invernadero fijados en la Estrategia de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de 2023 ([2]).

2.4. A raíz de la Comunicación de la Comisión Europea sobre NAIADES III ([3]) y de la publicación «FuelEU Maritime» ([4]) del Parlamento Europeo, parece existir entre las instituciones y las partes interesadas de la UE el consenso de que desarrollar el transporte marítimo contribuye significativamente a la estrategia de descarbonización de la Unión, algo que puede lograrse innovando en el transporte por vías navegables (flotas, puertos, digitalización) y potenciando los cambios modales.

2.5. La transición ecológica ha planteado nuevos retos al proceso de ajuste del desarrollo marítimo para la adopción de un ecosistema más azul y respetuoso con el medio ambiente. Las inversiones previstas deben contribuir al objetivo de una transición azul y un crecimiento azul eficaces en el sector marítimo.

([1]) https://unctad.org/news/transport-newsletter-article-no-107-understanding-maritime-decarbonization
([2]) https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/pages/Revised-GHG-reduction-strategy-for-global-shipping-adopted-.aspx.
([3]) DO C 275 de 18.7.2022, p. 18.
([4]) DO C 152 de 6.4.2022, p. 145.

2.6. El continente europeo tiene un paisaje y un entorno marítimo muy específicos. Se prevé que el paisaje costero del continente europeo experimentará cambios y afrontará riesgos considerables en un futuro próximo, habida cuenta de la evolución de la crisis climática y las condiciones meteorológicas extremas.

2.7. La contribución del transporte marítimo a la economía europea es significativa, aunque el nivel de actividad económica podría ampliarse aún más e incluir una mayor cooperación intersectorial e interregional. La pandemia y las crisis energéticas han puesto de manifiesto la necesidad de desarrollar normas mínimas para garantizar la disponibilidad de suficientes materias primas fundamentales y alimentos, un objetivo estratégico que es posible alcanzar mediante un mayor desarrollo del transporte por mar y por vías navegables interiores.

2.8. Potenciar un sector moderno del transporte por vías navegables, acompañado de una consecución gradual y efectiva de los objetivos de descarbonización, resulta vital para realizar la transición económica europea y eliminar las importantes dependencias del sector energético. No obstante, hay que tener en cuenta la capacidad de los operadores para sustituir sus flotas, sobre todo porque las inversiones en el sector son a largo plazo.

2.9. La política marítima europea debe centrarse en conceder ayudas estatales a los puertos regionales y a las infraestructuras marítimas para hacer posible el aumento de las capacidades comerciales y la transición ecológica de las economías locales y regionales.

2.10. El marco regulador para los trabajadores y los profesionales del mar debe revisarse cuidadosamente para garantizar que las partes interesadas y las actividades empresariales afectadas cumplen plenamente el marco europeo de derechos humanos, respetan la legislación laboral y se adhieren a la transición ecológica.

2.11. Contratar más trabajadores altamente cualificados en el sector marítimo y en los servicios de aguas interiores podría servir al objetivo estratégico de mejorar la calidad de los servicios y la seguridad de los viajes.

2.12. Las políticas de transporte marítimo deben crear las condiciones adecuadas y ofrecer incentivos a las pymes y las empresas agroalimentarias para que puedan reducir sus costes de transporte y mejorar su rendimiento ecológico.

3. **Observaciones generales**

3.1. *Iniciativas de ecologización que permitan un crecimiento equilibrado y aporten un enorme valor añadido de la economía azul*

3.1.1. Reducir la contaminación procedente del transporte marítimo es un objetivo clave de la agenda europea de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Invertir en la construcción y el funcionamiento de buques eléctricos y de bajas emisiones y usar en aguas europeas (ríos, mares, canales, océanos) combustibles ecológicos, como el hidrógeno y los biocombustibles, es esencial para impulsar el cambio de paradigma.

3.1.2. La Unión Europea debe contribuir de manera destacada a la reducción de las emisiones y a los objetivos de descarbonización fijados por la OMI ([5]). Esto debe hacerse mediante una consulta abierta y transparente para mejorar el marco regulador de la OMI de manera coherente y eficaz.

3.1.3. La resiliencia de las infraestructuras públicas y de los puertos (deportivos) es un objetivo fundamental de la estrategia de desarrollo de Europa para 2050. Esto significa que la política marítima europea debe centrarse en las infraestructuras de transporte, la capacidad y el rendimiento de los puertos, la trazabilidad y los métodos rentables del transporte marítimo nacional y la construcción de yates. Es menester tener en cuenta el riesgo de una mayor dependencia de terceros países.

3.1.4. El transporte marítimo es el modo de transporte más eficiente, ya que, en comparación con el transporte por aire y por carretera, registra menos emisiones de CO_2 por pasajero o tonelada/kilómetro, debido a las economías de escala y a la enorme capacidad de transporte. Por supuesto, el marco regulador de la UE debe centrarse en mejorar ampliamente el rendimiento medioambiental del sector. El giro de las preferencias de los pasajeros y las empresas hacia modelos modernos de transporte intermodal que incluyan rutas marítimas y vías navegables interiores contribuirá a seguir mejorando la huella medioambiental.

3.1.5. No se puede pasar por alto la contaminación acústica y atmosférica que generan las actividades marítimas portuarias, porque afectan a la calidad de vida de los habitantes de la zona, por una parte, y a la salud de los trabajadores y los habitantes de las áreas próximas a los puertos, por otra. Esto conlleva costes socioeconómicos considerables y cargas financieras adicionales para los sistemas sanitarios. Lo mismo ocurre con los habitantes de los territorios próximos a las vías navegables interiores. La mejora de la eficacia del transporte fluvial va de la mano del desarrollo socioeconómico de las comarcas próximas; sin embargo, este desarrollo no puede ir en detrimento de la calidad de vida de sus habitantes, por mucho que el transporte fluvial ocasione menos molestias que el transporte por carretera.

([5]) https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/2023-IMO-Strategy-on-Reduction-of-GHG-Emissions-from-Ships.aspx

3.2. *La transición digital estará en consonancia con las oportunidades de inversión en el sector marítimo*

3.2.1. La digitalización y la conectividad de los puertos y los buques contribuirán a los objetivos de productividad, seguridad, seguimiento más eficaz y lucha contra los delitos económicos. Las revisiones en curso de las Directivas sobre el control por el Estado rector del puerto y por el Estado de abanderamiento deberían reforzar la capacidad de la AESM y de las autoridades nacionales para desarrollar las herramientas adecuadas con vistas a cumplir sus exigentes funciones.

3.2.2. Adoptar tecnologías mejoradas, aplicar el concepto de puertos inteligentes e implantar sistemas logísticos de comercio ecológico (empleo de documentos electrónicos) acelerará el nivel de las transacciones comerciales y eliminará las restricciones legales y reglamentarias.

3.2.3. La transición digital ofrecerá una mayor calidad de servicio, rapidez, transparencia y disponibilidad de puertos (deportivos).

3.3. *Inversiones de los sectores público y privado*

3.3.1. Las inversiones en el sector del transporte marítimo deben tener en cuenta los riesgos y la escasez de las cadenas alimentarias, las materias primas fundamentales y los suministros tecnológicos y médicos.

3.3.2. Se animará a los Estados miembros a que fomenten las sinergias de inversión que potencien las cadenas de valor intermodales, incluido el transporte marítimo, y mejoren los puertos, la calidad de las flotas y la igualdad de acceso de pasajeros y empresas ([6]).

3.3.3. Los planes nacionales de recuperación y resiliencia podrían ajustarse aún más para incluir inversiones sostenibles en infraestructuras portuarias, buques de transporte eléctricos y de bajas emisiones, digitalización de mercancías y transporte de pasajeros.

3.3.4. Desarrollar gradualmente un conglomerado de empresas marítimas de la UE puede suponer una gran oportunidad para el conjunto de la industria marítima de la Unión. Al desplegar sistemas de financiación e incentivos a la inversión que impulsen la colaboración, investigación e innovación de tales conglomerados, la UE puede sentar las bases para crear un entorno competitivo y resiliente con vistas a lograr un sector marítimo sostenible y seguro, lo que permitirá afrontar los retos de la doble transición ecológica y digital.

3.4. *Equivalencia de acceso*

3.4.1. Las inversiones de los sectores público y privado deben destinarse a reducir los costes de transporte para los habitantes, turistas, comerciantes y profesionales y para los sectores empresariales relacionados con el sector marítimo en las zonas costeras continentales y en las islas.

3.4.2. Mejorar el funcionamiento eficaz del transporte marítimo es decisivo para todas las economías en el plano internacional y en el plano local. Las islas pequeñas de la periferia europea y los Estados en desarrollo son los más dependientes de la economía marítima. Las economías y sociedades vulnerables, lejanas o rurales dependen en gran medida de las redes de transporte marítimo para acceder a los mercados de trabajo y materias primas. Estas poblaciones están muy sobrecargadas por unos costes de transporte desproporcionadamente elevados y una baja conectividad, que implica un elevado coste en términos de tiempo.

3.5. *Igualdad de género*

3.5.1. La participación de las mujeres en el mercado laboral marítimo sigue siendo muy baja, aunque existen nuevas oportunidades en el ámbito del seguimiento y la digitalización para mejorar esta situación.

3.5.2. La industria marítima también debe desarrollar las capacidades de las mujeres y lograr la igualdad de género. Es preciso incentivar al personal altamente cualificado para que trabaje en el sector del transporte marítimo y hacer mayor hincapié en la mejora de las condiciones laborales del sector, en particular la conciliación de la vida familiar y laboral, los salarios y la seguridad en el empleo. Los acuerdos internacionales y la cooperación con las agencias pertinentes de la OMI y las Naciones Unidas podrían proporcionar el marco regulador e institucional necesario para que estos incentivos funcionen eficazmente.

3.6. *Armonización de los procesos*

3.6.1. El proceso de armonización, el seguimiento electrónico y la cartografía digital de los puertos deportivos y de los pequeños puertos de los países europeos (disponibilidad de plazas, coste, disponibilidad de empleados o credenciales de patrones profesionales) son esenciales para garantizar un alto nivel de calidad y seguridad en el turismo y el comercio por vías navegables.

([6]) DO C 374 de 16.9.2021, p. 1.

3.6.2. El transporte marítimo se caracteriza por una gran diversidad de la cantidad y calidad de las flotas comerciales e industriales. Los turistas, los profesionales y la ciudadanía deben poder contar con unas condiciones mejores y más seguras para viajar por Europa, ya sea por tierra o por mar. Esto requiere más inversiones públicas y privadas en transporte sostenible por vías navegables, infraestructuras, nuevos buques y otros medios de transporte marítimo, sobre la base de los criterios de la agenda de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la transición ecológica.

3.6.3. La estrategia de optimización de los puertos (deportivos) de la UE debe centrarse en una mejor gestión del tiempo de los buques y yates al acercarse a un embarcadero. La Comisión debe elaborar un plan a medio plazo destinado a reducir las ineficiencias relacionadas con el tiempo y minimizar el consumo adicional de energía.

3.7. *Comercio*

3.7.1. En general, la política comercial europea debe ofrecer incentivos para mejorar la resiliencia del sector del transporte marítimo minimizando las restricciones a la exportación e importación que ocasionan perturbaciones en las cadenas de valor, especialmente durante las crisis.

3.7.2. El transporte marítimo es un sector esencial para la gestión eficaz de los productos y las materias primas que circulan por todo el mundo. Tras algunos años de recesión, debido a la crisis pandémica y a la reducción de las ventas mundiales, el sector del transporte marítimo está experimentando una recuperación considerable.

3.7.3. El proceso de descarbonización impulsará inevitablemente las fluctuaciones de los precios mundiales de las materias primas, la energía y los productos básicos, la mayoría de los cuales se transportan en buques. Las políticas de la UE deben centrarse en el impacto inflacionista que esto tiene, especialmente en los grupos sociales con rentas bajas y los trabajadores.

3.7.4. La digitalización transformó el comercio y el transporte durante y después del período pandémico. El aumento del volumen del comercio electrónico y las ventas ha alterado la estructura del comercio mundial.

3.7.5. El transporte marítimo y el comercio operan a niveles mejorables de transparencia de los precios; las partes interesadas carecen de información suficiente sobre los costes totales respecto de las tasas, comisiones u otras cargas, lo que obstaculiza las ventajas competitivas que podría ofrecer el sector marítimo.

3.7.6. El sector del transporte marítimo es muy sensible a las fluctuaciones de los precios mundiales, a los riesgos geopolíticos o a las tensiones comerciales.

3.7.7. En el futuro los acuerdos comerciales celebrados por la Unión Europea con terceros países deberán considerarse vectores para impulsar los objetivos de la UE en materia de progreso medioambiental y social y seguridad marítima.

4. **Observaciones específicas**

4.1. Las autoridades presupuestarias europeas deben centrarse en crear proyectos piloto para el transporte por mar y por vías navegables interiores como parte de un planteamiento integral y sostenible que incluya el transporte intermodal y combine las necesidades regionales y periféricas, la transición ecológica y el respaldo a la innovación digital en el sector.

4.2. Por lo que se refiere a la preparación de la población local, la formación marítima y la educación en materia de navegación, gestión de crisis y catástrofes en aguas, natación, primeros auxilios en el mar, etc. deben considerarse una prioridad clave para la población europea, especialmente las personas que viven en zonas costeras. Para aumentar el número de mujeres en el sector podría implantarse una cuota en los puestos de la industria naval que requieran una alta cualificación.

4.3. Efectivamente, el CESE considera que la evolución tecnológica derivada de dicha ecologización debería generar una dinámica de empleo en el transporte marítimo y una diferencia en la percepción del mismo, en la medida en que los puestos de trabajo tradicionales en la mar evolucionarán hacia empleos en tierra de alto valor añadido, lo que permitirá contratar a más mujeres. Digitalizar las flotas, uniformizar la construcción naval y convertir el entorno físico de los buques en un lugar más propicio para el trabajo podría hacer que el sector marítimo resultase más adecuado para las mujeres asalariadas.

4.4. Unos profesionales del mar debidamente cualificados son esenciales para garantizar una navegación segura y, a la vez, respetuosa con el medio ambiente. La viabilidad de este dinámico sector depende de su capacidad de seguir atrayendo a un número suficiente de nuevos profesionales de calidad y retener a marinos experimentados, incluidas mujeres y otros colectivos infrarrepresentados.

4.5. Las actividades de reparación de embarcaciones o buques tradicionales (turismo, pequeño cabotaje, ocio) podrían incentivarse por medio de mecanismos fiscales o de inversión basados en criterios de ecologización, seguridad y empleo con el fin de garantizar que se mantengan las capacidades y la impronta tradicional en determinados ámbitos.

4.6. El papel de los interlocutores sociales es determinante para garantizar que la transición ecológica en el transporte marítimo sea funcional. Además, los convenios colectivos podrían adaptarse en este entorno moderno, sin que ello suponga una amenaza para los derechos laborales, la transición ecológica y las ventajas de competitividad de los Estados miembros. En este sentido, podrían aplicarse mecanismos de control mediante el seguimiento en tiempo real del número de personas empleadas en los buques y el registro de trabajadores del mar.

4.7. Se espera que la revisión del marco regulador de la UE para el control por el Estado de abanderamiento y por el Estado rector del puerto aumente la eficiencia de los mecanismos de inspección, pero también es esencial garantizar que la tripulación y el resto del personal —cualquiera que sea su nacionalidad o lugar de residencia— empleados en el sector marítimo o en buques que operen de forma habitual entre puertos de la Unión —independientemente de su Estado de abanderamiento— gocen de las mismas formas de empleo y condiciones laborales.

Bruselas, 25 de octubre de 2023.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo

Oliver RÖPKE