



Bruselas, 18 de noviembre de 2022
(OR. en)

13651/22

TRANS 648
MAR 188

INFORME

| | |
|-----------------|--|
| De: | Secretaría General del Consejo |
| A: | Comité de Representantes Permanentes |
| N.º doc. prec.: | 11895/4/22 REV 4 |
| Asunto: | Preparación de la sesión del Consejo (de <u>Transporte, Telecomunicaciones y Energía</u>) del 5 de diciembre de 2022 Proyecto de Conclusiones del Consejo sobre el "desarrollo en curso del transporte por vías navegables interiores (NAIADES III)" – Aprobación |

I. INTRODUCCIÓN

1. El transporte por vías navegables interiores es un modo de transporte sostenible y menos congestionado que puede desempeñar un papel importante en los esfuerzos de la Unión por descarbonizar el sistema de transporte. La Presidencia checa desea llamar la atención sobre los beneficios del transporte por vías navegables interiores, pero también subrayar los retos que afronta el sector.
2. La Presidencia ha decidido elaborar unas Conclusiones del Consejo sobre el potencial y el desarrollo continuado de este modo de transporte.

II. TRABAJOS EN LOS ÓRGANOS PREPARATORIOS DEL CONSEJO

3. Sobre la base de una propuesta preparada por la Presidencia, el Grupo «Transporte Marítimo» debatió y elaboró el texto del proyecto de Conclusiones en sus reuniones de los días 5, 12 y 26 de septiembre y 3 de octubre de 2022.

III. CONCLUSIÓN

4. Se invita al Comité de Representantes Permanentes a estudiar y refrendar el proyecto de Conclusiones que figura en el anexo y a presentarlo al Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía para su aprobación el 5 de diciembre de 2022.
-

**PROYECTO DE CONCLUSIONES DEL CONSEJO SOBRE EL DESARROLLO EN
CURSO DEL TRANSPORTE POR VÍAS NAVEGABLES INTERIORES (NAIADES III)**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

VISTO LO SIGUIENTE:

- la Comunicación de la Comisión titulada «El Pacto Verde Europeo»¹;
- la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro»²;
- las Conclusiones del Consejo, de 3 de diciembre de 2018, tituladas «Transporte por vías navegables interiores: descubrir su potencial y promoverlo»³;
- las Conclusiones del Consejo, de 5 de junio de 2020, tituladas «El sector del transporte acuático de la UE – Perspectivas de futuro: hacia un sector del transporte acuático de la UE neutro en carbono, sin accidentes, automatizado y competitivo»⁴;
- la Comunicación de la Comisión titulada «NAIADES III: Impulsar el transporte por vías navegables interiores europeo preparado para el futuro»⁵;
- la Comunicación de la Comisión titulada «Plan de contingencia para el transporte»⁶;
- la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia de la UE sobre la Biodiversidad de aquí a 2030»⁷;

¹ ST 15051/19 + ADD 1.

² ST 14012/20 + ADD 1.

³ ST 15144/18.

⁴ ST 8648/20.

⁵ ST 10214/21.

⁶ ST 9490/22.

⁷ ST 8219/20 + ADD 1.

RECORDANDO el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática a más tardar en 2050, y HACIENDO HINCAPIÉ en la importancia de la mitigación del cambio climático;

TOMANDO CONSTANCIA de los trabajos en curso y las competencias de la Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR), la Comisión del Danubio, el Comité Europeo para la Elaboración de Normas de Navegación Interior (CESNI), la Comisión Internacional para la Cuenca del Río Sava, la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) y la Estrategia de la UE para la Cuenca del Danubio, así como de otras organizaciones y foros internacionales del sector de la navegación interior;

RECORDANDO el objetivo del Pacto Verde Europeo de trasladar una parte sustancial del transporte interior de mercancías que se realiza por carretera al ferrocarril y a las vías navegables interiores, y ACOGIENDO CON SATISFACCIÓN el objetivo de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente de desarrollar las vías navegables interiores tanto a lo largo de los corredores de la red transeuropea de transporte (RTE-T) como en los centros urbanos, en los que es importante ecologizar el último tramo de la logística urbana;

ACOGIENDO CON SATISFACCIÓN los debates acerca de las propuestas sobre la infraestructura para los combustibles alternativos y de la revisión de las orientaciones de la red transeuropea de transporte sobre el desarrollo y la mejora de las vías navegables interiores, que conducirán a un transporte por vías navegables interiores más sostenible y resiliente;

TOMANDO NOTA del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) revisado para el período 2021-2027, así como del programa Horizonte Europa.

1. RECONOCE la importancia del transporte por vías navegables interiores en la senda hacia la movilidad sin emisiones como un modo de transporte sostenible y menos congestionado, y SUBRAYA la necesidad de desarrollar plenamente su potencial de manera sostenible, a través de medidas concretas y adecuadas tanto a escala de la Unión como de los Estados [...] miembros, a la vez que se garantiza su competitividad.
2. RECONOCE la necesidad de tener en cuenta las diferentes circunstancias de los Estados miembros en lo que se refiere al potencial de sus vías navegables interiores.
3. DESTACA la importancia de desarrollar estrategias que aborden las repercusiones que el transporte por vías navegables interiores tiene en el cambio climático y el medio ambiente y viceversa mediante actividades específicas de investigación e inversiones conexas.

4. RECONOCE el gran impacto que tiene el cambio climático en el transporte por vías navegables interiores, en particular en la navegabilidad, las operaciones y la gestión hidrológica, como demuestran los cambios de los niveles freáticos, así como las graves sequías y los períodos de fuertes precipitaciones de los últimos años, y SUBRAYA la necesidad de mejorar la navegabilidad aplicando las buenas condiciones de navegación en consonancia con las orientaciones de la RTE-T.
5. RECONOCE el papel fundamental del transporte por vías navegables interiores en la descongestión de las aglomeraciones urbanas y en el transporte de mercancías pesadas y grandes volúmenes de materiales de construcción importantes y de productos agrícolas, siderúrgicos, químicos y energéticos, también en la exportación de mercancías ucranianas a través de los corredores de solidaridad, en particular por el Danubio.
6. SUBRAYA la necesidad de resolver, a corto, medio y largo plazo, todos los cuellos de botella administrativos y relacionados con las infraestructuras que persisten, respetando a la vez la legislación ambiental, a fin de aumentar la eficiencia y la capacidad del transporte por vías navegables interiores y, en general, garantizar una navegación segura.
7. SE CENTRA en las piedras angulares de un transporte por vías navegables interiores eficaz y en la necesidad de un desarrollo y una coordinación mayores en los siguientes ámbitos:
 - la renovación de la flota —cuando proceda— para lograr una mayor eficiencia del transporte, el funcionamiento económico de los buques más pequeños y, cuando sea posible, la movilidad sin emisiones, la adaptación a aguas poco profundas, teniendo en cuenta al mismo tiempo la necesidad de descarbonizar el transporte y mejorar la resiliencia frente al cambio climático, y la seguridad de la navegación, respetando y protegiendo las condiciones ambientales locales de cada vía navegable interior concreta;
 - infraestructuras fiables, sostenibles y sometidas de manera continua a un buen mantenimiento, con una navegabilidad adecuada y económicamente viable, en particular durante los períodos de caudal bajo, que garanticen conexiones rápidas con otros modos de transporte;
 - lugares de trabajo seguros y protegidos para los trabajadores, incluso en situaciones imprevistas como la pandemia de COVID-19;
 - la digitalización, para apoyar el desarrollo de todos los puntos anteriores, así como la automatización, teniendo en cuenta al mismo tiempo la eficiencia energética y la facilidad de reciclaje de los equipos.

8. APOYA la elaboración y adopción por parte del CESNI de normas sobre las prescripciones técnicas, la cualificación de los miembros de las tripulaciones y las tecnologías de la información, y RECOMIENDA asimismo la elaboración de normas técnicas para el uso de combustibles alternativos, tecnologías sostenibles y de emisión cero y automatización, así como de normas de cualificación profesional, como parte de las normas del CESNI antes mencionadas.
9. ACOGE CON SATISFACCIÓN los planes de mejoras inteligentes y sostenibles del transporte por vías navegables interiores y los puertos interiores. INVITA a la Comisión a que presente su propuesta de revisión de la legislación actual de la Unión en el ámbito de los servicios de información fluvial, teniendo en cuenta los trabajos realizados por el CESNI en este ámbito y previendo una estructura operativa permanente para un punto de acceso único, con vistas a mejorar la armonización y la interoperabilidad —cuando sea geográficamente posible— y a respaldar la investigación en materia de resiliencia frente al cambio climático y navegación inteligente. CONSIDERA que las vías navegables interiores y los puertos interiores son elementos esenciales del transporte multimodal y, por consiguiente, deben formar parte de la revisión de la Directiva de Transporte Combinado. El objetivo debe ser hacer de la Directiva una herramienta eficaz que apoye las operaciones de transporte multimodal de mercancías, prestando especial atención a unas conexiones transfronterizas fluidas y a la interoperabilidad, cuando sea geográficamente posible, que se reforzaría aún más mediante la digitalización del sector del transporte por vías navegables interiores.
10. ANIMA a los Estados miembros a que prosigan e intensifiquen su cooperación en la aplicación y el funcionamiento armonizados de los servicios de información fluvial, así como en la aplicación del Reglamento sobre información electrónica relativa al transporte de mercancías, posibilitando así una mejor gestión de los corredores.
11. TOMA CONSTANCIA de que el sector del transporte por vías navegables interiores se enfrenta al reto del envejecimiento de la mano de obra y, por lo tanto, debe fomentar la contratación de una mano de obra más diversa y equilibrada desde el punto de vista de la edad y el género, así como la incorporación de mano de obra procedente de otros sectores.
12. DESTACA la necesidad de que los Estados miembros y el sector actúen para garantizar la presencia y la disponibilidad de personal cualificado en el sector y en sus administraciones, también haciendo que la educación y las cualificaciones estén más en consonancia con la transición ecológica y digital y, por tanto, satisfagan los futuros requisitos del mercado laboral.

13. ANIMA a los Estados miembros a que elaboren y apliquen estrategias a largo plazo, a la vez que coordinan las acciones cuando sea necesario en el grupo de expertos de NAIADES, y a que se basen en los sistemas nacionales de apoyo para alcanzar los objetivos del Plan de Acción NAIADES III.
14. PONE DE RELIEVE la labor realizada por el proyecto PLATINA3⁸ en el marco del Plan de Acción NAIADES III y ANIMA a la Comisión a que respalde un proyecto PLATINA4 a partir de 2023.
15. DESTACA la importancia de medidas normativas y financieras adecuadas, así como de las inversiones públicas y privadas, tanto a escala de la UE como de los Estados miembros, para la aplicación del Plan de Acción NAIADES III y para el cumplimiento de la legislación relacionada con el transporte por vías navegables interiores y los puertos interiores, manteniendo al mismo tiempo unas condiciones de competencia equitativas. Dado el rápido aumento de los costes [...] de los materiales y la energía, es esencial dar prioridad a la financiación de la investigación, la innovación y la preparación para el futuro del transporte por vías navegables interiores, con el fin, en particular, de mejorar las infraestructuras, pero también de trasladar las innovaciones a la flota y reducir las emisiones.
16. ANIMA a la Comisión a que tenga en cuenta todo lo expuesto anteriormente a la hora de preparar futuras convocatorias de propuestas en el marco del MCE, de Horizonte Europa y de otros instrumentos y programas de la Unión.
17. DESTACA que el sector privado también tiene la responsabilidad de alcanzar los objetivos relativos a la transición modal, la digitalización, la protección del clima y la adaptación al cambio climático, y de contribuir a su consecución, e INSTA al sector a que intensifique su iniciativa a la luz de la evolución actual de la situación.
18. TOMA CONSTANCIA de la importancia de los mecanismos de cooperación internacional existentes y de los conocimientos especializados de las comisiones de navegación fluvial para la coordinación transfronteriza del desarrollo de la infraestructura de vías navegables y del papel primordial que desempeñan en el desarrollo de las vías navegables interiores para que alcancen todo su potencial.

⁸ <https://platina3.eu/>

19. ANIMA a la Comisión, a los Estados miembros y a los socios internacionales, como la CCNR, la Comisión del Danubio, la Comisión Internacional para la Cuenca del Río Sava, la CEPE y la Estrategia de la UE para la Cuenca del Danubio, a que colaboren con el objetivo de mejorar la conectividad, garantizar una navegación fluida y abrir nuevas oportunidades de mercado, e INVITA a la Comisión a que coordine las actuaciones de la UE con las de estos socios internacionales.
-