



CONAMA10
CONGRESO NACIONAL
DEL MEDIO AMBIENTE

COMUNICACIÓN TÉCNICA

Reflexiones en torno a las autopistas del mar

Autor: M^a Remedios Zamora Roselló

Institución: Universidad de Málaga

e-mail: remedios@uma.es

RESUMEN

En el año 2001, el Libro Blanco del Transporte elaborado por la Comisión Europea animó a la implantación de las denominadas autopistas del mar como alternativa a los medios de transporte tradicionales. Casi una década después de esta iniciativa se hace necesario poner de relieve cuál ha sido su aplicación y las novedades que al respecto podemos encontrar.

Estas líneas marítimas de comunicación se presentan como un modelo de infraestructura capaz de descongestionar las saturadas carreteras comunitarias y reducir la contaminación ambiental. El establecimiento de las autopistas del mar supone la creación de infraestructuras, instalaciones y servicios que implican al menos a dos Estados de la Unión Europea.

La Comisión Europea ha estado impulsando el establecimiento de este sistema de transporte de mercancías a través de los programas Marco Polo I y II, por lo que la normativa comunitaria ha autorizado a los Estados la aprobación de ayudas específicas. En este contexto, España fue pionera en la implantación de las autopistas del mar con el establecimiento de la primera autopista en la Europa Atlántica uniendo los puertos de Brujas (Bélgica) y Bilbao, en el año 2007. Otro ejemplo de la repercusión de estas iniciativas en el territorio español ha sido el proyecto para unir el puerto El Musel (Gijón) con Nantes-Saint Nazaire (Francia); se espera que esta autopista del mar absorba entre un 3 y un 5 por ciento del tráfico pesado que atraviesa los pasos occidentales de los Pirineos, sustituyendo al transporte por carretera de unos 40.000 camiones durante el primer año, con el pronóstico de alcanzar los 80.000 en los primeros cinco años.

Con estas previsiones a corto y medio plazo, además de las últimas disposiciones comunitarias adoptadas sobre el medio marino, es necesario poner de relieve la importancia de las autopistas del mar como una infraestructura de transporte sostenible y analizar cuáles son las líneas de futuro de esta vía de comunicación.

Palabras Clave: infraestructuras, transporte marítimo, autopistas del mar, Unión Europea

INTRODUCCIÓN

Las autopistas del mar se pueden resumir en tres factores: representan una mejora de la saturada red europea de transporte, se configuran como un medio de transporte menos contaminante y suponen un ahorro económico. Con estas virtudes es evidente que constituyen una apuesta viable y que han demostrado su eficacia en aquellas rutas en las que se están implantando.

El desarrollo de las autopistas del mar no puede calificarse como novedoso, si se repasan los antecedentes históricos podemos observar que fenicios, cartagineses y romanos ya conocían las virtudes del transporte marítimo como vía comercial de primera categoría. El auge del transporte terrestre, en especial del transporte por carretera, ha situado en un segundo plano al transporte marítimo, que si bien es de gran relevancia en el caso del transporte de mercancías de larga distancia, en las rutas cortas ha quedado prácticamente olvidado. Desde las instituciones comunitarias se ha fortalecido la apuesta por el transporte marítimo intracomunitario, instando al desarrollo de esta vía de comunicación para utilizar su potencial desaprovechado. De esta forma se trata de recuperar una realidad que ya era factible durante el Imperio romano, donde las rutas terrestres, marítimas y fluviales estaban conectadas y permitieron el desarrollo del comercio entre todas las regiones romanas.

1.-PROPUESTAS DEL LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE

Durante el siglo pasado el transporte por carretera y el transporte aéreo fueron los pilares de la política comunitaria de transportes; con la adopción del Libro Blanco se abrió una nueva etapa basada en el desarrollo del transporte por mar o vía navegable y por ferrocarril. El transporte por ferrocarril, marítimo y fluvial están llamados a convertirse en los modelos de transporte de mercancías y pasajeros de las próximas décadas¹.

El Libro Blanco trataba de abordar un objetivo claro: la diversificación del transporte de mercancías y pasajeros; con esta finalidad se instaba el desarrollo de modelos de transporte alternativos al transporte por carretera, potenciando el transporte marítimo y fluvial y la revitalización del ferrocarril. El transporte acuático, marítimo y fluvial, es más respetuoso con el entorno y representa un ahorro económico, por lo que se configura como una alternativa real a los problemas del tráfico terrestre y aéreo; en esta misma línea también se han desarrollado propuestas al otro lado del Atlántico, destacando las iniciativas de Estados Unidos y Canadá². En el momento en el que fue publicado el Libro Blanco, se había producido una reducción importante en la flota de los

¹ □ FEO VALERO, M., GARCÍA MENÉNDEZ, L., "Autopistas del Mar: un análisis de viabilidad", *Seminario del Departamento de Análisis Económico Aplicado, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas, 27 de noviembre de 2006.

RUIZ ROLLE, I., "La política de transportes para los ciudadanos europeos: El Libro Blanco de Transporte", *Análisis Local*, vol. 38, 2001, págs. 27-33.

² BROOKS, M., y FROST, J., "Short sea shipping: a Canadian perspective", *Maritime Policy & Management*, vol. 31, núm. 4, 2004, págs. 393 – 407.

PERAKIS, A. y DENISIS, A., "A survey of short sea shipping and its prospects in the USA", *Maritime Policy & Management*, vol. 35, núm. 6, 2008, págs. 591 – 614.

Estados miembros, y en consecuencia en el número de trabajadores de este sector, aun cuando la principal vía de intercambio internacional de mercancías era el transporte marítimo de larga distancia.

Una de las apuestas más relevantes de este documento fue el establecimiento de las “autopistas del mar”, que no sólo se equiparan al potencial de las carreteras y las vías ferroviarias sino que van un paso más allá. El transporte marítimo de corta distancia y el transporte fluvial, tradicionalmente escasamente valorado, están llamados a resolver los problemas de congestión de algunos ejes viales y las deficientes infraestructuras ferroviarias. El transporte marítimo representa uno de los sectores con más perspectivas de desarrollo en los próximos años.

La voluntad de las instituciones comunitarias es ampliar las perspectivas de este modelo de transporte, para situarlo entre las alternativas al transporte por carretera, por ferrocarril y aéreo entre los Estados miembros. El transporte marítimo es el principal medio de transporte de mercancías a nivel internacional, el principal desafío que presenta la revisión del Libro Blanco es su impulso definitivo como un medio de transporte de futuro a nivel intracomunitario, es decir, como conexión entre Estados miembros en el mercado interior. En definitiva, el desarrollo de las “autopistas del mar”, como itinerarios alternativos a la saturación de las tradicionales vías de comunicación.

La intermodalidad permite desarrollar al máximo los distintos modos de transporte; la interconexión del transporte marítimo con el transporte fluvial y el ferrocarril es básico para asegurar la intermodalidad y la mayor eficacia de este medio de transporte. Las “autopistas del mar” permiten una mayor conexión entre el resto de infraestructuras de la red transeuropea, articulando una red alternativa y competitiva frente al tradicional y saturado transporte por carretera³. El Programa “Marco Polo” representa la apuesta de la Unión Europea para favorecer el trasvase de mercancías desde el transporte por carretera hacia otros modos alternativos, y potenciar la intermodalidad.

El Libro Blanco se centra en las referencias a los servicios públicos que operan en el ámbito terrestre. Sólo se realiza alguna mención a otras alternativas de transporte en la comunicación de pequeñas islas y de regiones periféricas. El desarrollo del transporte marítimo como uno más de los servicios públicos de transporte ofertados al ciudadano, se configura como una opción para evitar los atascos y agilizar los desplazamientos dentro de un mismo núcleo de población, o entre poblaciones cercanas.

³ □ □ LÓPEZ BRAVO, S., La intermodalidad y el transporte combinado, *Boletín de Estudios Económicos*, LVIII (179), Agosto, 2003, págs. 271-280. □

JANIC, M., “Sustainable Transport in the European Union: A Review of the Past Research and Future Ideas”, *Transport Reviews*, vol. 26, núm. 1, 2006, págs. 81-104.

CASTAGNA, E. y CERCHIARA, G., Sistema di ausilio alla navigazione marittima: disciplina, problemi giuridici, impiego, risultati attesi, STIMA, Livorno, 2004, pág. 24.

TALÍN VIDAL, R., “Un nuevo reto atlántico: El cabotaje y las autopistas del mar”, *Boletín Económico de ICE (Información Comercial Española)*, núm. 2862, 2005, págs 187-191.

El desarrollo del transporte a través de las “autopistas del mar” exige dotar de una infraestructura adecuada y de un marco normativo que ofrezca respuestas a las demandas de este sector. El Libro Blanco reconoce la necesidad del desarrollo de los puertos con buenas conexiones con la red terrestre, además del establecimiento de un conjunto de servicios eficaces y simplificados⁴.

Esta apuesta por el sector marítimo exige la mejora de la calidad de las instalaciones portuarias; la introducción de facilidades para la intermodalidad, la renovación de la flota y la armonización de las regulaciones, son algunas de las medidas que permitirán la evaluación favorable de este sector. El desarrollo del transporte marítimo se acompaña de normas que refuerzan la seguridad marítima⁵. La materialización del desarrollo sostenible se favorece con la implantación de las nuevas tecnologías y la investigación, por lo que también preveía el Libro Blanco medidas concretas para reducir la contaminación producida por el transporte por carretera y el transporte marítimo.

Las propuestas del Libro Blanco se completaban con una llamada a reforzar el papel de la Unión Europea en los organismos internacionales que reglamentan los transportes, entre ellas la OMI; las disposiciones regionales tienen un restringido ámbito de aplicación, por lo que una mayor presencia internacional de la Unión Europea podría ayudar a relanzar el desarrollo de disposiciones internacionales sobre la protección del medio marino.

La financiación de estas propuestas es una de las principales dificultades a las que debía enfrentarse su materialización. Las partidas presupuestarias públicas constituyen la principal vía de financiación de las infraestructuras de transportes; un aporte muy significativo tiene origen en las ayudas comunitarias, por lo que sólo cabe

⁴ CAMPOS, J., y RUS, G., “Dotación de infraestructuras y política europea de transporte”, *Papeles de Economía Española*, vol. 91, 2002, págs. 169-181.

SHORT, J., “Transport Integration and Challenges in a Wider Europe”, *Transport Forum 2005*, Linköping, Suecia, 12 de enero de 2005, (<http://www.cemt.org/>).

⁵ En desarrollo de esta previsión, el 10 de octubre de 2007, la Comisión presentó un paquete sobre Política Marítima Comunitaria, que reconoce la necesidad de elaborar una política integrada sobre el medio marino ante sus implicaciones en el resto de las políticas comunitarias. El primero de los tres elementos claves fue el proyecto integrado de la política marítima para la Unión Europea; acompañado de un Plan de Acción, el segundo elemento, que esboza las primeras medidas que se adoptarán en la aplicación de la citada Política. Y por último, una Comunicación en la que se exponen las conclusiones alcanzadas tras la consulta pública sobre política marítima, y que es la base sobre la que ha desarrollado su labor la Comisión.

En la misma fecha, también fueron adoptados una Comunicación con objeto de incrementar el atractivo de las carreras marítimas, y un Documento de Antecedentes sobre los vínculos existentes entre la política comunitaria marítima y la energética. La Comisión también presentó, con fecha de 16 de octubre de 2007, el denominado “Paquete sobre la logística del transporte de mercancías”, compuesto por una Comunicación sobre una política portuaria europea, un documento de consulta sobre el nuevo concepto de Espacio Europeo de Transporte Marítimo sin Barreras, y un informe de situación y consulta sobre las autopistas del mar.

PSARAFTIS, H., “EU Ports Policy: Where do we Go from Here?”, *Maritime Economics & Logistics*, núm. 7, 2005, págs. 73–82.

seleccionar a aquellas dotaciones que primen la seguridad y la interconexión, como medio de selección entre las diferentes propuestas. La Unión también ha centrado su esfuerzo en implicar al sector privado, para que asuma parte de los costes necesarios; y en desarrollar un marco comunitario que permita destinar los beneficios obtenidos por la tarificación de sectores competitivos, fundamentalmente los peajes de carreteras, a la financiación de nuevas infraestructuras alternativas; medidas que pueden paliar las dificultades de financiación, máxime en situaciones de crisis económica.

2.-LA POLÍTICA COMUNITARIA DE TRANSPORTE MARÍTIMO

En el año 2009 la Comisión presentó una nueva Comunicación en la que indicó los principales objetivos estratégicos del sistema de transporte marítimo europeo hasta 2018; y se definieron los ámbitos claves en los que la actuación de la Unión Europea se centraría: el fomento de la competitividad del sector y la mejora de sus prestaciones medioambientales⁶.

La Comisión dedica un apartado específico a la “explotación de todo el potencial del transporte marítimo de corta distancia y de los servicios de transporte marítimo a favor de las empresas y los ciudadanos en Europa”. Las previsiones para los próximos diez años estiman un crecimiento para el transporte marítimo de la Unión Europea que se situará alrededor de 5.300 millones de toneladas en el año 2018⁷. Las perspectivas son que se produzca un mayor nivel de integración intracomunitario en el transporte marítimo, que deberá encontrarse respaldado por una infraestructura portuaria adecuada, así como por un conjunto de conexiones interiores proporcionadas al nuevo volumen de mercancías y pasajeros⁸.

⁶ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, *Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018*, COM(2009) 8 final, Bruselas, 21 de enero de 2009.

⁷ COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, “Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente. Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001”. Según los datos de la Comisión, el transporte es uno de los principales motores económicos de la Unión, genera el 7 % del PIB europeo y cerca del 5 % de los puestos de trabajo, contribuye al funcionamiento de la economía europea en su conjunto y es un componente clave de la competitividad de la industria y los servicios europeos. Sin embargo, su coste medioambiental supone el 1,1% del PIB, además de las muertes y daños personales de diversa naturaleza que ocasionan los problemas de seguridad de este sector, principalmente en el ámbito del transporte por carretera.

⁸ GONZÁLEZ LAXE, F., NOVO CORTI, I., “Las Autopistas del Mar en el contexto europeo”, *Boletín Económico de ICE*, núm. 2902, 2007, págs. 33 – 47. Como se afirma en este artículo: “Las Autopistas del Mar deben constituir rutas marítimas clave entre los Estados miembros, con servicios regulares de alta calidad que, combinados con otros medios de transporte, puedan competir y ofrecer una alternativa al movimiento de mercancías por carretera”.

En este contexto, las autopistas del mar se sitúan entre las prioridades que permitirán reforzar la estrategia de la Unión. La Comisión relaciona los proyectos de las autopistas del mar con tres ejes de actuación: soluciones de transporte intermodal innovadoras, simplificación de los requisitos administrativos y apoyo al modelo de transporte ecológico⁹. En estrecha relación con estos ejes de actuación se encuentran dos de las prioridades de la Comisión: el establecimiento de un auténtico “espacio europeo para el transporte marítimo sin barreras”, mediante la eliminación de todos los demás factores que obstaculizan el crecimiento del transporte marítimo de corta distancia; y la aplicación de las medidas anunciadas en la Comunicación sobre una política portuaria europea.

La Comisión incide de nuevo en una serie de aspectos que ya situó entre sus prioridades en el Libro Blanco; entre ellos, abordar la cuestión de los derechos de los pasajeros de los servicios de transbordadores y cruceros, y facilitar una mejor conexión de las islas y el transporte de pasajeros intracomunitario de larga distancia.

En esta Comunicación se dedica una especial atención al aspecto económico, que junto a las conexiones con el interior y los corredores para el transporte de mercancías, constituyen la clave para adaptar el actual sistema de transporte marítimo al crecimiento esperado; con este fin se sitúan entre las principales prioridades los ajustes presupuestarios para atraer las inversiones hacia estos sectores e incitar este modo de transporte entre los ciudadanos.

La Comisión insta a priorizar aquellas inversiones en el sector portuario que primen la modernización y la mejora de la conexión entre los puertos con el interior, tratando de evitar la saturación de estas vías, por ello también solicita la implicación en estas mejoras de los programas de financiación de la Unión Europea. Desde el punto de vista del ciudadano, los ajustes económicos se encuentran encaminados a fijar correctamente los precios para potenciar el transporte marítimo de corta distancia como una alternativa viable ante modelos de transporte congestionados y más contaminantes, en especial el uso de los vehículos privados.

3.-CLAVES PARA EL DESARROLLO DE LAS AUTOPISTAS DEL MAR

En el Informe presentado a fines de 2008 por el Coordinador europeo de las Autopistas del Mar, Sr. Luis Valente de Oliveira, se ponía de manifiesto la necesidad de aunar los esfuerzos e implicar a todos los sectores que forman parte del transporte marítimo para poder desarrollar las autopistas del mar. Desde el punto de vista administrativo, se hacía un llamamiento a la colaboración de las instituciones comunitarias y de los Estados miembros, incluidos todos los niveles administrativos que

⁹ MARTÍNEZ DE OSÉS, F. y CASTELLS SANABRA, M., “Autopistas del mar, enlaces veloces y sostenibles”, *Marina Civil*, núm. 88, 2008, págs. 61 -67.

MEDDA, F. y TRUJILLO, L., “Short-sea shipping: an analysis of its determinants”, *Maritime Policy & Management*, vol. 37, núm. 3, 2010, págs. 285 – 303.

los componen; además, también se trataba de involucrar a toda la cadena que participa en este medio de transporte, desde los propietarios de los buques y los sectores portuario y ferroviario, hasta los propios clientes y consumidores finales de estos servicios. La finalidad última era reforzar la posición europea en este sector, y dotar al mercado comunitario de mayor competitividad¹⁰.

A pesar de los proyectos comunitarios, y habiendo transcurrido casi una década desde que las propuestas sobre las autopistas del mar comenzaron a hacerse visibles en la política comunitaria, los resultados han sido escasos. Cabe destacar que se han iniciado proyectos que han mejorado las comunicaciones entre países que comparten mares regionales, incluso se están desarrollando programas de cooperación con otros Estados; también se ha logrado dotar de una mejor infraestructura a los entornos portuarios, lo cual se está traduciendo en una mayor eficacia en el transporte de mercancías, favoreciendo el objetivo último de la intermodalidad¹¹. No obstante, estos progresos han sido mínimos si se comparan con las expectativas que desde la Unión Europea se depositaron sobre las autopistas del mar. Desde la industria marítima se alega que los fines a alcanzar no son claros ni precisos, y que la burocracia dificulta el desarrollo de nuevos proyectos.

El desafío para la proliferación de las autopistas del mar es conseguir que se conviertan en un medio alternativo real para los potenciales clientes, el establecimiento de un mayor número de rutas en el entorno comunitario y su eficacia serán el mejor reclamo para el sector marítimo¹². Y en este sentido hay que incidir sobre uno de los puntos que desde las primeras propuestas comunitarias venía asociados a las autopistas del mar: su conexión con las vías ferroviarias. La interconexión transporte marítimo-transporte ferroviario es la apuesta de futuro para que se configure una alternativa real a las autopistas tradicionales; en la actualidad, las autopistas del mar no han alcanzado su objetivo último de equipararse y superar en eficacia y fiabilidad a las autopistas terrestres y éste es el desafío que debe alcanzarse a corto o medio plazo.

¹⁰ VALENTE DE OLIVEIRA, L., *Annual Report. Fostering seamless transport in the European Union Motorways of the Sea in the European logistics chain*, septiembre 2008.

¹¹ VALENTE DE OLIVEIRA, L., *Annual Report. Motorways of the Sea. A sustainable maritime vision for Europe Building on Europe's Maritime legacy and Looking beyond Global Trade*, julio 2009, pág. 24.

Con motivo de la celebración del Día Europeo del Mar, celebrado en Gijón en mayo de 2010, tuvo lugar una Jornada dedicada a las autopistas del mar bajo el título *The European Motorways of the Sea (MoS)*, dirigida por el coordinador europeo de las Autopistas del Mar, Luis Valente de Oliveira; en estas Jornadas se alcanzaron tres conclusiones clave para el futuro de las autopistas del mar: “•MoS by delivering integrated maritime operations (ships/ports/hinterland connections) in the global transport chain is a major contributor for the development of a sustainable trans-European core transport network – i.e. efficient, environmental friendly and fully integrated by interoperable information systems;• Public Funding: is need to foster the deployment of innovative systems and technologies as well as of new infrastructure in ports and for the hinterland connections. Public funding, from different sources, is currently available to stakeholders; • Training: the very essence of transport operations depends on the human element, consequently the training of staff at all levels of the chain on the operation of the new systems is determinant for the quality of the final services”.

¹² Para obtener más información sobre los proyectos vinculados a las autopistas del mar: <http://www.mos-helpdesk.eu/>

En un contexto de crisis económica como el actual podría plantearse un mayor grado de dificultad ante la ausencia de inversores que estén dispuestos a arriesgar en estos modelos de transporte alternativos; sin embargo, esta crisis se puede convertir en el punto de inflexión para animar definitivamente a superar estas barreras creadas por una red de transporte que, aún con sus deficiencias, seguía prestando servicio.

La inversión en un esquema de transporte alternativo a las saturadas carreteras, que demuestre un mayor grado de eficacia y que revalorice al sector marítimo, se traduce en nuevos puestos de trabajo y en el desarrollo de una industria marítima que puede transformar al sector productivo de un territorio. Si aplicamos este esquema a España, podemos encontrarnos con territorios tradicionalmente volcados en el sector de la construcción y del turismo, que se han visto claramente afectados por la crisis económica, y que pueden reconvertir a su población en personal cualificado vinculado a las autopistas del mar.

El esquema teórico y la planificación comunitaria goza de varios años de probada experiencia, los primeros proyectos de autopistas del mar ya se han implantado; el siguiente paso es difundir estas vías de transporte e incorporarlas a la red de comunicaciones, poniendo de relieve las oportunidades de futuro que representan para los territorios que comunica y para el sector marítimo en su conjunto.

BIBLIOGRAFÍA

BROOKS, M., y FROST, J., "Short sea shipping: a Canadian perspective", *Maritime Policy & Management*, vol. 31, núm. 4, 2004, págs. 393 – 407.

CAMPOS, J., y RUS, G., "Dotación de infraestructuras y política europea de transporte", *Papeles de Economía Española*, vol. 91, 2002.

CASTAGNA, E. y CERCHIARA, G., *Sistema di ausilio alla navigazione marittima: disciplina, problemi giuridici, impiego, risultati attesi*, STIMA, Livorno, 2004.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, "Por una Europa en movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente. Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte de la Comisión Europea de 2001".

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, *Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018*, COM(2009) 8 final, Bruselas, 21 de enero de 2009.

FEO VALERO, M., GARCÍA MENÉNDEZ, L., "Autopistas del Mar: un análisis de viabilidad", *Seminario del Departamento de Análisis Económico Aplicado, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*, Las Palmas, 27 de noviembre de 2006.

GONZÁLEZ LAXE, F., NOVO CORTI, I., “Las Autopistas del Mar en el contexto europeo”, *Boletín Económico de ICE*, núm. 2902, 2007.

JANIC, M., “Sustainable Transport in the European Union: A Review of the Past Research and Future Ideas”, *Transport Reviews*, vol. 26, núm. 1, 2006.

LÓPEZ BRAVO, S., La intermodalidad y el transporte combinado, *Boletín de Estudios Económicos*, LVIII (179), Agosto, 2003.

MARTÍNEZ DE OSÉS, F. y CASTELLS SANABRA, M., “Autopistas del mar, enlaces veloces y sostenibles”, *Marina Civil*, núm. 88, 2008.

MEDDA, F. y TRUJILLO, L., “Short-sea shipping: an analysis of its determinants”, *Maritime Policy & Management*, vol. 37, núm. 3, 2010.

PERAKIS, A. y DENISIS, A., “A survey of short sea shipping and its prospects in the USA”, *Maritime Policy & Management*, vol. 35, núm. 6, 2008.

PSARAFTIS, H., “EU Ports Policy: Where do we Go from Here?”, *Maritime Economics & Logistics*, núm. 7, 2005.

RUIZ ROLLE, I., “La política de transportes para los ciudadanos europeos: El Libro Blanco de Transporte”, *Análisis Local*, vol. 38, 2001.

SHORT, J., “Transport Integration and Challenges in a Wider Europe”, *Transport Forum 2005*, Linköping, Suecia, 12 de enero de 2005, (<http://www.cemt.org/>).

TALÍN VIDAL, R., “Un nuevo reto atlántico: El cabotaje y las autopistas del mar”, *Boletín Económico de ICE (Información Comercial Española)*, núm. 2862, 2005.

VALENTE DE OLIVEIRA, L., *Annual Report. Fostering seamless transport in the European Union Motorways of the Sea in the European logistics chain*, septiembre 2008.

VALENTE DE OLIVEIRA, L., *Annual Report. Motorways of the Sea. A sustainable maritime vision for Europe Building on Europe's Maritime legacy and Looking beyond Global Trade*, julio 2009