

Las autopistas del mar en el contexto europeo

Fernando González Laxe*
Isabel Novo Corti*

En este trabajo se plantea la importancia del Transporte Marítimo de Corta Distancia y las Autopistas del Mar como uno de los pilares fundamentales de la implementación de la Política Europea de Transportes, cuyas líneas generales han sido propuestas en el Libro Blanco de Transporte (2001) y complementadas, en lo que a la Política Marítima se refiere, en el Libro Verde (2006). Se revisan las acepciones de ambos conceptos, tanto en el ámbito académico como institucional, así como se subraya la relevancia del transporte marítimo en los intercambios comerciales europeos y su incidencia en el desarrollo portuario.

Palabras clave: infraestructuras del transporte, transporte marítimo, transporte de mercancías, mares, buques, política del transportes.

Clasificación JEL: L91, L92.



COLABORACIONES

1. El transporte marítimo como base para el crecimiento económico

La política europea de transporte pretende alcanzar un sistema donde la sostenibilidad juegue un papel predominante. La reducción de emisiones contaminantes y la descongestión del tráfico en las carreteras constituyen un pilar fundamental para alcanzar tal objetivo. Estos factores hacen que las miradas se dirijan tanto al tráfico ferroviario de mercancías como al

marítimo, en busca de la alternativa más plausible. Es éste último, precisamente, uno de los modos de transporte menos contaminante y con la capacidad adicional de contribuir a paliar los problemas de congestión en carreteras.

Estos motivos fundamentales han inducido a los responsables de la Política Europea de Transportes a promocionar las llamadas Autopistas del Mar. Su puesta en marcha permitirá introducir a los puertos europeos en el escenario del sistema global de transportes, como nuevos actores con un papel básico en el desarrollo de una política de transporte marítimo integrado y determinante del crecimiento de las redes

* Instituto Universitario de Estudios Marítimos. Universidade da Coruña.

intermodales europeas. El Tráfico Marítimo de Corta Distancia (TMCD) ha de ser capaz de competir con el transporte de camiones no sólo en términos de costes, sino también de servicios (1). Sin embargo, son muchos los factores a tener en cuenta que afectan al éxito del TMCD. En este trabajo trataremos de incidir en aquéllos que poseen mayor incidencia, tanto desde el punto de las debilidades como de las fortalezas. Aunque nuestro propósito no es ofrecer soluciones inmediatas, intentaremos, en la medida de lo posible, mostrar una visión sistemática del panorama actual que ayude a valorar la situación y permita vislumbrar caminos eficientes hacia una respuesta fiable a los problemas planteados.

El Tráfico Marítimo de Corta Distancia en Europa ha experimentado fuertes niveles de crecimiento en los últimos años, alcanzando un aumento del 25 por 100 en el periodo 1995-2002, *ratios* similares a los del transporte por carretera, logrando mover el 41 por 100 de toneladas-kilómetro en la Unión Europea, mientras que el transporte por carretera mueve el 45 por 100 (2) del total. Sin embargo, este crecimiento paralelo al del transporte por carretera no ha originado ningún tipo de congestión, siendo además más eficiente en los aspectos económicos de gasto de combustible, menos intensivo en mano de obra y mucho menos contaminante.

En julio de 2006 la Comisión Europea hizo pública la *Revisión intermedia del Programa de Fomento del Transporte Marítimo de Corta Distancia* (3), donde se

señala que éste es el único modo de transporte que se mantiene al mismo ritmo de crecimiento que el transporte por carretera. Los datos lo corroboran: en la Unión Europea de los 25, entre 1995 y 2004, aumentaron en un 32 por 100 las toneladas-kilómetro transportadas mediante este sistema, mientras que el transporte por carretera creció en un 35 por 100; el transporte marítimo de corta distancia representó el 39 por 100 de todas las toneladas-kilómetro movidas en la UE de los 25, porcentaje superior en 5 puntos para el transporte por carretera; en cuanto a la Europa de los 15 estos datos eran del 42 por 100 para el TMCD y del 44 por 100 para el de carretera. Se constata, además, que el mayor crecimiento dentro del TMCD lo experimenta el transporte de mercancía contenedorizada, cuyo crecimiento anual promedio desde 2000 a la actualidad es del 8,8 por 100.

El Gráfico 1 muestra el crecimiento porcentual en toneladas-kilómetro entre 1994 y 2004 para los distintos tipos de transporte: carretera, ferrocarril, ríos (vías navegables) y TMCD. Se toma como índice 100 el año 1995.

Los datos no hacen sino refrendar la relevancia del TMCD en el sistema integrado de transportes europeo y animan a trabajar en su promoción y difusión. Sin embargo, existen algunos puntos que tradicionalmente no se han situado en el foco central de atención, probablemente debido a la necesidad inmediata de atender a asuntos más acuciantes, tal es el caso de la elaboración de una definición sistemática, precisa y concreta de lo que se debe considerar por TMCD. Aunque existe un amplio consenso sobre la importancia del TMCD, no abunda el mismo en cuanto a cuestiones, aparentemente menores, que deberán ser abordadas.

Revisión intermedia del Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia, COM(2003) 155 final.



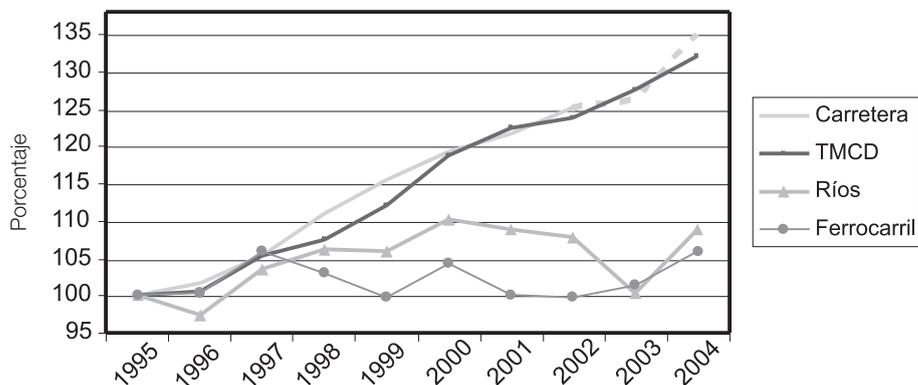
COLABORACIONES

(1) De hecho en el caso del *Short Sea Shipping* (SSS) en el Mediterráneo mientras los camiones deberían recorrer 1.500 millas, cruzando los Pirineos y los Alpes, la ruta marítima es menos de la mitad del trayecto.

(2) European Comisión, Directorate-General for Energy and Transport (2006): http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.html

(3) COM(2006): 380 final. *Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.*

GRÁFICO 1
CRECIMIENTO DE LOS MODOS DE TRANSPORTE EXPRESADOS EN TN/KM



Fuente: Comisión Europea COM (2006) 380 final.

De esta manera, el TMCD a nivel mundial presenta características muy diferentes según los distintos lugares. Por ejemplo, en EEUU es mayoritariamente tráfico nacional por las vías navegables (los sistemas fluviales Columbia-Snake y Ohio-Mississippi mueven cerca de 622 millones de toneladas de carga y el sistema de los Grandes Lagos alrededor de los 115 millones de toneladas) (Sowinski, 2005); mientras que en Europa es mixto, aunque fundamentalmente internacional (el Grupo Grimaldi, operador multimodal, ha establecido líneas de *short sea shipping* (SSS) entre el sur de Italia y el sur de España, desde 1996) (4).

Alguna de estas cuestiones está relacionada con las diferencias cualitativas que el TMCD plantea en las distintas áreas geográficas del planeta ya que, por ejemplo, el caso europeo no es exactamente igual que

el estadounidense. En Estados Unidos, al igual que en Europa, el TMCD constituye uno de los aspectos cruciales y de mayor debate dentro de la planificación del sistema de transportes, y en ambos casos se ha tomado conciencia de la importancia de la educación de la población en la concienciación sobre los beneficios del SSS frente a los modos de transporte alternativos, así como de la imprescindible colaboración intermodal, para lograr la eficiencia. Sin embargo, mientras en el sistema europeo juega un papel fundamental el fomento del comercio entre países (especialmente si existen dificultades para el transporte terrestre, por carretera o ferrocarril, debido a su situación periférica), en Estados Unidos no se plantea esta problemática, de modo que el TMCD se centra en conseguir descongestionar el tráfico terrestre (5) y utilizar medios más respetuosos con el medio ambiente. De hecho, no era infrecuente, hasta hace relativamente poco, asistir a discusiones metodológicas sobre si el tráfico

(4) Empezó con un sólo carguero *Roll-on, Roll-off*, con capacidad para 60 *trailers*, enfocado inicialmente en el tráfico de grandes piezas de cristal desde Italia a las empresas del entorno de Sagunto, que producían parabrisas para la industria española del automóvil. En la actualidad ha experimentado un crecimiento espectacular que se plasma en ocho salidas a la semana desde Valencia (Parker, John, G. 2003).

(5) El problema más acuciante de congestión en Estados Unidos se ha detectado en tres focos principales: las autopistas interestatales, las fronteras con Canadá y México, y en las principales terminales portuarias. Robert Kunkel (2004).



COLABORACIONES

con los países vecinos de Canadá y México debería ser o no considerado TMCD.

2. ¿En qué consiste el Tráfico Marítimo de Corta Distancia?

Las dificultades para ofrecer una definición concreta y unánimemente aceptada han sido puestas de manifiesto en numerosos y diferentes foros. La búsqueda de un acuerdo sobre el concepto del TMCD todavía no ha dado los frutos deseados. Las discusiones se mantienen tanto en el ámbito académico como en los planos económicos, sociales, políticos y jurídicos, en definitiva en todos aquellos involucrados en el desenvolvimiento del TMCD. La propia indefinición del término utilizado para denominar al *Short Sea Shipping* como Tráfico Marítimo de Corta Distancia ha contribuido a esta dificultad, al incluir en el objeto a definir la propia subjetividad del concepto «corta distancia». No obstante, no se puede afirmar que todos los transportes marítimos que recorren distancias cortas encajan dentro de este tipo de transporte (ejemplo las líneas de *ferries* entre la Península Ibérica y las islas Baleares), y la clave de la definición, apunta, por tanto, en otra dirección, en muchas ocasiones vinculada al transporte marítimo de carga general y/o pasajeros como alternativa al transporte terrestre.

Diversos han sido los intentos en el mundo académico por ofrecer una definición sistemática. Recogidos inicialmente por Van de Voorde y Viegas (1995) y Marlow *et al.* (1997) y continuados por otros autores, una interesante revisión se encuentra en E. Musso y U. Marchese (2002), quienes proponen cuatro criterios para clasificar las definiciones: a) criterio geográfico, basado en la longitud del recorrido de la ruta; b) criterio de oferta, basado en el tipo-tamaño de contenedores, o

en formar parte de un trayecto mayor; c) criterio comercial o de demanda, según la competencia con el transporte terrestre, distinguiendo entre tráfico «*feeder*» o intrarregional o por la naturaleza de la carga; y d) criterio jurídico, según la pertenencia de los puertos al mismo Estado.

Las singularidades de cada zona geográfica y el tipo de tráfico marítimo dominante en las mismas afecta a la definición que se vincula al concepto de TMCD. En el caso de países de grandes extensiones (Estados Unidos) es frecuente encontrar definiciones que lo restrinjan al ámbito nacional, aunque la mayoría de ellas amplían el espacio geográfico (como se verá posteriormente) a zonas fronterizas. En países o continentes más concretos (caso de Europa) la característica dominante para diferenciar el TMCD de otro tipo de tráficos marítimos no suele poner el énfasis en el aspecto doméstico del mismo.

Aunque la mayoría de las acepciones del TMCD giran en torno a zonas geográficas concretas, los tráficos internacionales con países vecinos también se consideran dentro de este apartado. Tal es el caso de Estados Unidos en sus transacciones con Canadá y México, ya que se pueden considerar tráficos de «corta distancia» que constituyen una alternativa a los movimientos por carretera o ferrocarril (Edmonton, 2005).

Aunque la determinación de una definición sistemática y rigurosa del TMCD excede el ámbito de este trabajo, recogeremos algunas de las más frecuentemente utilizadas.

3. Definición del Tráfico Marítimo de Corta Distancia

Algunas de las primeras definiciones son escasamente homogéneas, tanto en



COLABORACIONES

su grado de precisión como en el enfoque propuesto. Williamson (1982) afirma que el TMCD es básicamente un transporte alternativo que compite con el transporte terrestre. La definición de Bjornland (1993) se basa en que el TMCD es aquel tráfico marítimo que transporta bienes sin cruzar los océanos; y la de Linde (1993), quien afirma que el TMCD consiste en un fenómeno global que abraza el tráfico marítimo costero en el área europea bajo el control de compañías navieras europeas. Aunque la idea sea básicamente similar, el concepto planteado por Bagchus y Kuipers (1993) es que el TMCD abarca todas las formas de transporte marítimo dentro de Europa y entre Europa y las regiones adyacentes, independientemente de si se trata de cargueros con grandes o pequeños contenedores o si es un buque costero.

La definición de Crilley y Dean (1993), basada en las características de los barcos, presenta un enfoque totalmente diferente, ya que considera que el TMCD está determinado por el tipo de barcos que se dedican al mismo, que se caracterizan por transportar mercancías o pasajeros, y que tienen menos de 5.000 GT (sin incluir el tráfico de las vías fluviales y algunos buques de menos de 100 GT). Del mismo modo, Peeters, Verbeque, Declercq, y Wijnolst (1995) consideran que los buques que se dedican al TMCD son aquéllos con capacidad, en términos de peso muerto, menor o igual a las 10.000 toneladas (correspondientes a un tonelaje bruto medio de 6.000 toneladas).

Van de Voorde y Viegas (1995) se decantan por la línea propuesta por Linde, Bagchus y Kuipers o por Bjornland frente a la planteada por Crilley y Dean, e invitan a considerar que sería más conveniente la utilización de los patrones de comercio en lugar del tipo de barcos, ale-

gando la dificultad del uso en exclusiva de un buque para un tipo concreto de tráfico.

Marlow, Pettit y Scorza (1997) definen el TMCD como los flujos de tráfico marítimo de todo tipo de carga transportada en contenedores bajo cualquier bandera, desde un Estado miembro de la UE a cualquier destino dentro del territorio que abarca Europa, el Mediterráneo y los países no europeos del Mar Negro; y Stopford (1997) considera que el TMCD es normalmente un transporte marítimo en el ámbito geográfico de una región que compite con el transporte terrestre y que fundamentalmente se dedica al tráfico «*feeder*» puerto a puerto.

Este sentido territorial se aprecia también en la definición de Artal Tur (2002) que considera el TMCD como los tráficos marítimos que no implican travesías interoceánicas, indicando que comprenden fundamentalmente la navegación costera y las comunicaciones por barco con los territorios insulares, incluyendo en el caso de la Unión Europea (UE) tanto el transporte marítimo dentro de un Estado miembro, o tráfico de cabotaje, como el transporte marítimo entre Estados miembros en el seno del mercado interior europeo, por mar o a través de las vías interiores navegables.

Paixao y Marlow (2002) retoman la dificultad de la definición del TMCD subrayando la compleja naturaleza del propio mercado y las diferencias entre los buques que llevan a cabo este tipo de transportes. Estos autores definen, posteriormente, el TMCD como «un servicio de transporte marítimo complejo, desempeñado por diferentes intermediarios y realizado por cinco tipos de buques capaces de transportar carga unitizada y no unitizada dentro de los límites geográficos del espacio europeo, que refleja la unificación de tres subsectores diferentes dentro



COLABORACIONES

de un sector más amplio, en el que surgen oportunidades de proporcionar nuevas ofertas de mercado».

Los cuatro criterios para clasificar las definiciones de TMCD propuestos por Musso y Marchese (2002) (geográfico, de oferta, comercial y jurídico) se encuentra recogidos en esta propuesta de Paixao y Marlow, quienes, además de atender a los tipos de barcos y mercados como elementos diferenciadores del TMCD, han puesto énfasis en la descripción de los distintos tipos de mercados, según zonas geográficas, naturaleza de la carga, logística, regulación según los Estados miembro y características de las compañías marítimas.

Lombardo (2004) en una breve reflexión sobre el concepto de TMCD insiste en la falta de concreción sobre una definición concisa y sin ambigüedades. En su opinión, entre los enfoques más destacables se encuentra el del Ministerio de Transportes de los Estados Unidos que describe el TMCD como un transporte marítimo comercial que no transita por los océanos, considerándose un transporte alternativo que utiliza las vías de navegación interiores y costeras para mover mercancías desde los mayores puertos nacionales hacia su destino (6), aunque matiza que el concepto puede ser más amplio e incluye el transporte marítimo entre puertos de diferentes países, siempre que sean adyacentes, tal como consideran la mayoría de los autores europeos. Lombardo aporta, además, su propia concepción de TMCD como aquél que se desarrolla en el contexto del sistema de transporte tanto nacional como internacional, en principio como un seg-

mento en mares no profundos, complementario al transporte por carretera y ferrocarril, cuya importancia crece con las conexiones al sistema intermodal de transporte y está, finalmente, vinculado a niveles eficientes de carga en cada nodo.

4. El concepto de Tráfico Marítimo de Corta Distancia en la Unión Europea

La primera vez que en el contexto de la Unión Europea se utiliza el concepto de TMCD es en la Comunicación de la Comisión COM (92) 294 final, 2 diciembre 1992: *The future development of the common transport policy. A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility*, donde se sientan las bases para la elaboración del futuro Libro Blanco de la Política Europea de Transportes. Aunque no figura el término posteriormente utilizado bajo el nombre TMCD: *Short Sea Shipping*, sino el de *Short-Sea Transport*. Es precisamente este documento el que recoge claramente la primera acepción institucional. En el punto 82 se señala: «el sector del transporte marítimo ha jugado, y continúa jugando, un importante papel en la transferencia de bienes entre Estados miembros, sin embargo, el uso de este modo de transporte se limita en demasiadas ocasiones a situaciones en las que, debido a factores geográficos como la necesidad de cruzar un mar, el transporte terrestre no constituye una alternativa. La potencial contribución del (*short-sea transport*) TMCD, compitiendo con los transportes terrestres, tendrá que ser desarrollada plenamente, particularmente ahora que el cabotaje va a proporcionar nuevas oportunidades de servicios alrededor de



COLABORACIONES

(6) The United States Department of Transportation's Maritime Administration (MARAD). <http://intramarad.dot.gov/internetsite/Programs/sssbroc.htm>; December 4, 2003.

la zona comunitaria de la periferia marítima. En lugar de la combinación usual mar-ferrocarril/mar-carretera con trayectos que suponen la parte más corta en el mar y la más larga en tierra, un trayecto marítimo más largo podría reducir considerablemente el recorrido terrestre. Los obstáculos existentes para la explotación del potencial de TMCD (costes de manejo de las mercancías, retrasos en los puertos, complejos procedimientos administrativos, demanda de los clientes de entregas *just-in-time*, disponibilidad de sistemas contractuales en caso de accidentes y la pobre imagen que tradicionalmente posee) se han asociado al TMCD. A esta lista debería además añadirse el papel relativamente pequeño que el TMCD tiene en relación con las redes de transporte y el hecho de que las posibilidades del tráfico costero todavía no han sido ampliamente explotadas, en parte debido a las restricciones en el cabotaje.

En nuestra opinión, esta descripción, a pesar de no constituir una definición formal, constituye un magnífico punto de partida para entender la filosofía básica y el papel que el TMCD está llamado a desenvolver en Europa. Resume los puntos fundamentales que determinan el concepto actual de TMCD y la lógica en que la Unión Europea se basa para potenciar su crecimiento futuro. Este crecimiento ha de estar esencialmente vinculado a la propia idiosincrasia de la Unión Europea, la de mantener el crecimiento armonioso y sostenido de sus pueblos, ya puesta de manifiesto en el Tratado de Roma. La visión planteada es además realista, porque al mismo tiempo que propone las actuaciones de futuro, plasma los problemas y las estrecheces presentes a las que habría que hacer frente, con asombrosa precisión.

La Comunicación de la Comisión (7), bajo el título *El desarrollo del TMCD en Europa: Perspectivas y Desafíos*, planteada en 1995 propone una definición operativa del transporte marítimo de corta distancia, sin aportar una definición definitiva del término. Con todo, ofrece unas bases para la futura concreción de la misma, poniendo incluso de manifiesto la conveniencia de su revisión. El concepto planteado como TMCD se basa en «el transporte marítimo que no implique una travesía oceánica». El documento, se extiende más bien sobre el contenido del concepto, examinando las aportaciones del TMCD a la sostenibilidad del sistema de transportes europeo y aporta ideas para acciones encaminadas a su promoción. Afirma que por TMCD se entienden los servicios de transporte marítimo que no cruzan océanos e incluye el transporte marítimo a lo largo de la costa y entre las principales costas e islas de la Unión Europea, aclarando que abarca el transporte nacional (cabotaje), el transfronterizo y el fluvial acometido por buques costeros entre puertos del *hinterland*. Puntualiza, asimismo, que también se extiende a los transportes marítimos entre los Estados miembros de la Unión y Noruega e Islandia, otros Estados en el Mar Báltico, en el Mar Negro y en las áreas Mediterráneas.

Aunque, como se ha puesto de manifiesto, ya se había utilizado el concepto TMCD, éste no se había vinculado a ninguna acepción que soportase el término adecuado para su definición. Son los Ministros de Transportes de Francia, Italia y España, reunidos en Livorno, en 2002, a través de la llamada Declaración de Livorno, quienes elaboraron un documen-

(7) COM(1995) 317 final, *The development of Short Sea Shipping in Europe: Prospects and Challenges*, 5 de Julio de 1995.



COLABORACIONES

to que constituyó el punto de partida para dotar al concepto de TMCD de una definición según la cual *el TMCD consiste en el transporte marítimo de mercancías y pasajeros integrado en una cadena intermodal de transporte, y cuyos puertos de origen y destino se hallen en Europa o en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa*. En la reunión informal de Ministros de Transportes de la UE, celebrada en Gijón en 2002, se planteó una línea similar, considerando al TMCD como *el transporte marítimo de mercancías y pasajeros que está integrado en una cadena intermodal de transporte, y cuyos puertos de origen y destino se hallan en Europa o en un país del entorno próximo*.

La revisión del concepto propuesta en la Comunicación de la Comisión de 1995 ha tenido lugar en la Comunicación realizada en 1999 (8), en la que se ofrece una definición del TMCD referida a Europa en los siguientes términos: «Se entenderá por 'navegación marítima de corta distancia' 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».

Se pueden encontrar algunas referencias en documentos oficiales de la Unión Europea, en las que se incide especialmente sobre algunos aspectos del mismo, tal es el caso de la Resolución del Parlamento Europeo (9) (P6_TA(2005)0086), donde se subrayan especialmente

los aspectos de la red integrada de transportes en Europa y los logísticos, al afirmar «el transporte marítimo de corta distancia es el transporte de pasajeros y mercancías por mar o vías fluviales y forma parte de la cadena logística de transporte en Europa y de las regiones conectadas con Europa; considerando que el transporte marítimo de corta distancia forma parte integrante de la cadena logística de transporte entre abastecedores y usuarios y es un medio de transporte marítimo y fluvial de la Europa geográfica, bien a escala intracomunitaria, bien entre la Unión Europea y terceros países, como los países mediterráneos o del mar Negro».

Por otra parte, organismos ajenos a la Unión Europea han facilitado alguna aproximación al concepto de TMCD. Así *The European Shortsea Network* (10) define el TMCD como un modo alternativo al transporte por carretera considerándolo como el «transporte intermodal de carga, intra europeo y puerta a puerta, generalmente en contenedores (11) o *trailers*. La mayor parte del transporte se hace por mar», entendiéndose por intermodalidad la combinación de transporte marítimo y terrestre (12).

Citaremos, a continuación, algunas de las definiciones más representativas ofrecidas desde España por agentes relacionados con el transporte marítimo:

– El 21 de octubre de 2003 se celebró en el puerto de Valencia la Jornada Española para la Difusión del Transporte

(10) <http://www.shortsea.info/>

(11) En general hay cuatro tamaños de contenedores que se utilizan para el TMCD: 20, 30, 40 y 45 pies. Dentro de estos tipos existen diferentes variedades, como *top, standard, flats, open*.

(12) Dado que se trata de una concepción del TMCD desde la óptica USA, obsérvese que se considera que se limita el ámbito geográfico al espacio "intra europeo", sin considerar intercambios comerciales con otros países ribereños no pertenecientes a la UE, según se ha comentado en párrafos anteriores.



COLABORACIONES

(8) COM(1999) 317 final, *El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible. Segundo informe bienal de aplicación*, 29 de junio de 1999.

(9) Parlamento Europeo (2005) P6_TA (2005)0086. Resolución del Parlamento Europeo sobre el transporte marítimo de corta distancia (2004/2161(INI)). Diario oficial UE 9 de febrero de 2006

Marítimo de Corta Distancia en el Sector del Transporte Terrestre bajo el título de *Oportunidades para el transportista terrestre en las Autopistas del Mar*. En el documento que recoge las conclusiones de esta Jornada se define el TMCD como «una forma de transporte que combina el modo terrestre con el marítimo, es decir, es una forma de transporte intermodal. Por consiguiente, requiere para su consecución colaboración-cooperación-acuerdo-confianza de más de un conjunto de elementos en la realización de un fin determinado. En el TMCD intervienen el sector del transporte marítimo y el sector del transporte terrestre, así como el sector portuario y el de servicios portuarios».

– El Ministerio de Fomento español, a través del organismo Puertos del Estado, (13) afirma que «Por transporte marítimo de corta distancia (*short sea shipping*) se entiende el movimiento de mercancías y pasajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y puertos situados en países no europeos con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa. Incluye transporte marítimo nacional e internacional, además de los servicios *feeders*, a lo largo de la costa y con islas, ríos o lagos. El concepto se aplica también al transporte marítimo entre Estados miembros de la Unión Europea y Noruega, Islandia y otros países ribereños del mar Báltico, el Mar Negro y el Mediterráneo.

El principal problema de la falta de acuerdo en la definición del TMCD lo constituye la dificultad para encontrar datos y evaluar la magnitud, evolución y cualquier otro tipo de análisis que se pretenda acometer, ya que dependiendo de la consideración que cada autor u orga-

nismo oficial tenga sobre el concepto de TMCD, recogerá unos u otros datos, dificultando sobremanera cualquier investigación que busque alcanzar un mínimo de homogeneidad en los datos fuente de la observación.

5. Transporte Marítimo de Corta Distancia *versus* Autopistas del Mar: diferencias esenciales

El TMCD, al igual que las Autopistas del Mar, son dos modos de organizar el transporte de creciente relevancia, y ambos son fundamentales en el desarrollo futuro del mismo, pero ninguno de ellos se debe circunscribir únicamente al ámbito del tráfico marítimo, ya que constituyen eslabones esenciales en el sistema de transportes de la Unión Europea, tal como se quiere implementar según las directrices reflejadas en el Libro Blanco del Transporte (2001), y más recientemente en el Libro Verde: «Hacia una política marítima de la Unión Europea. Perspectiva europea de los océanos y los mares» (2006).

El TMCD, como se ha explicado en párrafos anteriores, constituye una importantísima alternativa al tráfico terrestre, especialmente en algunas zonas donde se evitan barreras naturales, tal es el caso del TMCD en el Mediterráneo. Sin embargo, aunque resulte conveniente una cierta sistematización temporal del mismo y de hecho existan planificaciones y horarios regulares, no es consustancial a la filosofía del concepto la necesidad de que las rutas estén prefijadas de modo concreto, ni que los días y horas de entrada y salida de los puertos sean necesariamente recogidos de modo estricto.

Las Autopistas del Mar parten de una filosofía sustancial y esencialmente diferente, si bien complementaria con el



COLABORACIONES

(13) Internet: <http://www.puertos.es/headline?pageld=1038823419791&langId=1>

TMCD. Se pretende dotar al mar de una especie de «vía» permanente, que se puede entender como un «puente» o «autopista» virtual. Por esta razón es imprescindible establecer rutas prefijadas (tanto el «puente» como la «autopista» parten de un lugar y llegan a otro), con puertos de origen y destino claramente definidos. Estos puertos, una vez determinados, no deberán ser cambiados al menos en un plazo corto de tiempo (si esto fuese posible, se generaría una confusión en los usuarios de la «vía» de transporte que haría inviable su utilización sistemática, dando al traste con los objetivos de la nueva política de transportes de la UE). Las Autopistas del Mar, por otra parte, deben señalar puntos intermedios donde tocarán tierra (al igual que las autopistas terrestres tienen determinadas «salidas» y «entradas»), estando dichos puntos sujetos a las mismas limitaciones que los puertos de origen y destino final. Es decir, una vez determinados, existirán dificultades considerables para cambiar de puerto.

Pero la Autopista del Mar no se completa simplemente con el diseño «estructural» de la misma, indicando cuál es el recorrido y cuáles son los puertos de origen-destino y los de carga-descarga intermedios. Habida cuenta de que no es una autopista física, sino virtual, es necesario dotarla de un horario claramente definido en el que los usuarios puedan utilizarla, por tanto será imprescindible determinar la frecuencia de entradas y salidas en cada uno de los puertos que formen parte de la red y los horarios pertinentes. Se trata, en definitiva, de un sistema complejo y fundamental para alcanzar los objetivos de la política europea de transportes, cuyo éxito futuro está intrínsecamente ligado al adecuado diseño y gestión de las Autopistas del Mar.

Las Autopistas del Mar deben ofrecer un transporte puerta a puerta, cuyo coste y nivel de calidad le permitan alcanzar un estándar de competitividad en el servicio que pueda ser equiparable al ofrecido por el transporte terrestre.

La importancia del trazado de las mismas es una cuestión de trascendental importancia para Europa como un todo y muy especialmente para las regiones marítimas españolas. Es vital que los organismos públicos y sociales pertinentes se impliquen a fondo en la tarea de conseguir que los puertos españoles formen parte de estas autopistas para el futuro desarrollo de la España marítima.

Por otra parte, aunque hay que reconocer cierta ligazón entre ambos conceptos, las Autopistas del Mar suponen una visión más amplia que el TMCD, con una función que cumplir dentro del Red Transeuropea de Transport (TEN-T).

6. Las Autopistas del Mar y sus perspectivas

El crecimiento del volumen del transporte de mercancías en Europa en los últimos años está fuera de toda duda y es consustancial al propio crecimiento económico y a la globalización de las relaciones comerciales internacionales. La Dirección General para la Energía y el Transporte, dependiente de la Comisión Europea, estima que según la tendencia actual en el ámbito de la Europa de los 15 se prevé un incremento de alrededor del 70 por 100 en el transporte de mercancías desde ahora hasta el año 2020, siendo incluso superior, rozando el 95 por 100 en el caso de los nuevos Estados

(14) Internet European Commission, Directorate-General for Energy and Transport (2006). http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.html



COLABORACIONES

miembros para el mismo período (14). Obviamente, estos espectaculares crecimientos no pueden ser absorbidos por el sistema actual de transportes, lo que obliga a desarrollar alternativas basadas en modos más flexibles que eviten inconvenientes que la congestión puede ocasionar al sistema económico europeo. La solución parece provenir de la búsqueda de viales alternativos de transporte, entre los que destaca por sus especiales características el tráfico marítimo. Sin embargo, la ordenación de dicho tráfico ha de cumplir ciertos requisitos para que pueda ser considerado un sistema sustitutivo en términos de equivalencia competitiva con el transporte terrestre. Este reto es el que se acoge bajo el concepto de Autopistas del Mar, concepto que va ligado ineludiblemente a la intermodalidad y a la combinación de modos de transporte diferentes, que han de establecer cadenas bien estructuradas, donde los agentes abandonen su enfoque de competidor para sustituirlo por el de colaborador. La cooperación entre los distintos modos de transporte se hace imprescindible para asumir los retos planteados por la política europea de transportes.

El concepto de Autopista del Mar fue introducido por la Unión Europea en el Libro Blanco *La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*, editado en septiembre de 2001 con el objetivo de reactivar el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), y lo refiere básicamente a aquellas conexiones marítimas que permiten eludir los puntos de congestión como los Alpes y los Pirineos (muy significativas en los movimientos entre España e Italia con Francia y Suiza), proporcionando además rutas más cortas y económicas para la mayoría de las regiones periféricas.

Sin embargo, se trata de un concepto cuya definición resulta ciertamente dificultosa, tal como lo prueban las distintas propuestas formuladas por los agentes que intervienen en el diseño de la política de transportes. Aunque el concepto se plantea inicialmente en el seno de la Comisión Europea, el punto de vista de la propia Comisión es amplio, pero mantiene aspectos clave en los diferentes enfoques que se plantean y, en ocasiones se ha considerado como un concepto todavía algo difuso o indefinido (15), aunque la filosofía básica se mantiene en todas las acepciones utilizadas.

El concepto se enfoca desde diferentes ángulos en función del agente que lo estudie. Aunque básicamente se habla de lo mismo, no se pone el mismo énfasis en todos los apartados. Sirva como ejemplo la definición proporcionada por el puerto de Valencia (16) que afirma que las Autopistas del Mar son un «conjunto de puertos y servicios intermodales de transporte marítimo de corta distancia, en una determinada área geográfica de la Unión Europea, integrado en las Redes Transeuropeas de Transporte, que sirve de elemento de interconexión entre las regiones europeas, con determinados estándares de calidad, operatividad y eficiencia que permitan una alternativa de transporte que colabore a la descongestión de las redes viarias de transporte terrestre, a la conservación del medio ambiente, y que responda al objetivo general de lograr un crecimiento sostenible del transporte en la Unión Europea».

El punto de vista de la Comisión Europea es plural (Aifadopoulou, 2004), aunque generalmente se pone de manifiesto su función prioritaria de conectar las

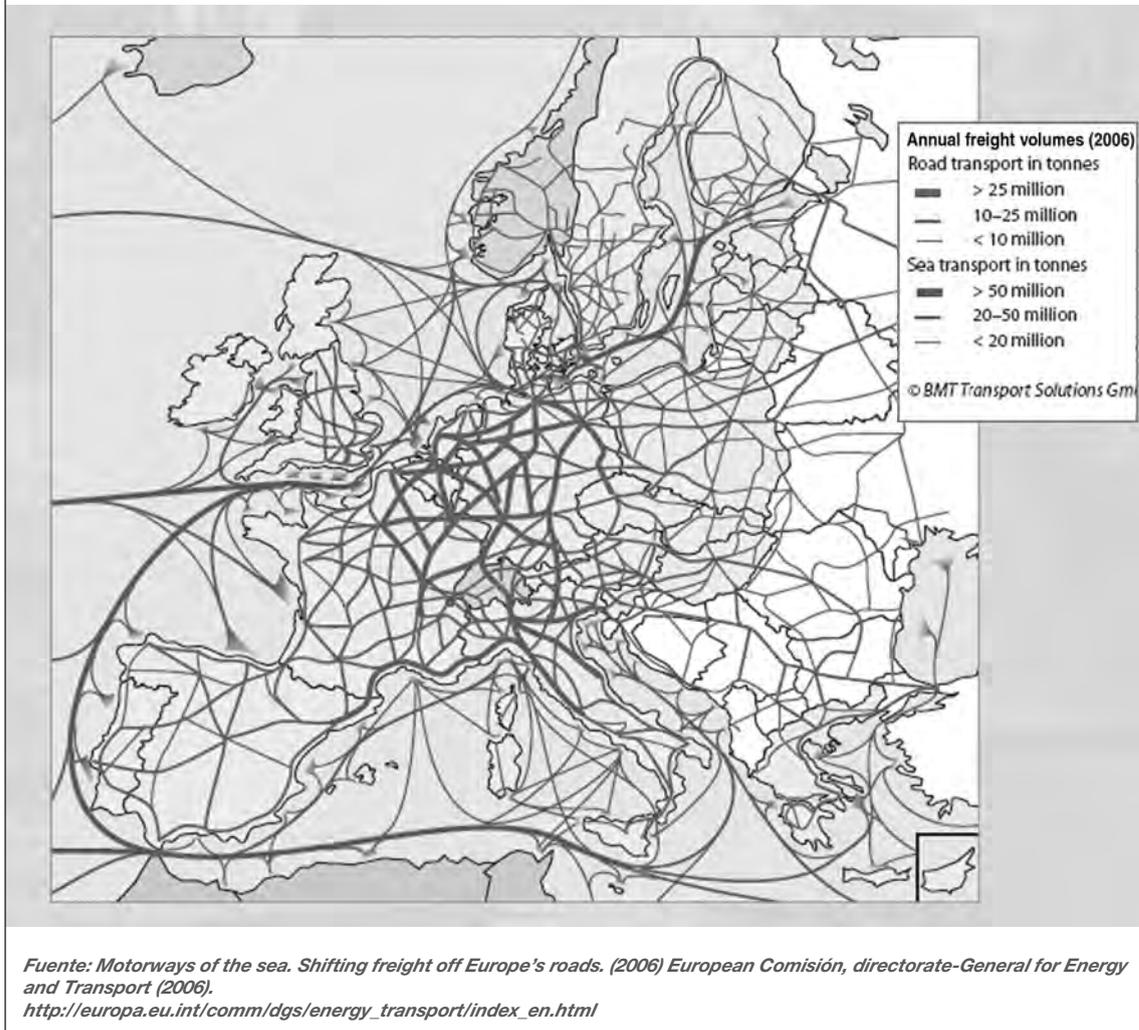


COLABORACIONES

(15) Seminario de la Comisión Europea sobre Autopistas del Mar, en enero de 2003

(16) Internet: <http://www.valenciaport.com/>

GRÁFICO 2
VISIÓN DE EUROPA A TRAVÉS DE LAS INTENSIDADES DE TRÁFICO TERRESTRE Y MARÍTIMO.



COLABORACIONES

regiones y proporcionar enlaces entre las áreas periféricas, evitar los cuellos de botella y proporcionar a la Unión Europea el acceso a los mercados mundiales. El informe Van Miert considera que las Autopistas del Mar deben de actuar como sustitutivas de las autopistas terrestres, de modo que, además de evitar la congestión, puedan dar acceso a los países separados del resto de la Unión Europea por el mar. En una interpretación estricta de esta afirmación, se podría vislumbrar que este concepto es válido para pasajeros y mercancías en tres áreas marítimas en Europa

(el Atlántico, el Báltico y el Oeste del Mediterráneo), sin embargo quedarían dudas sobre lo que ocurre con otras áreas marítimas. El mismo Grupo Van Miert enfatiza, por otra parte, la importancia del tráfico de mercancías y de los trámites que éste conlleva, advirtiendo de que el éxito de las Autopistas del Mar dependerá de ciertos requisitos como concentración de la carga, apoyo de los agentes involucrados en el transporte, simplificación de trámites administrativos, uso de mecanismos electrónicos de comunicación y, en definiti-

va, que las Autoridades portuarias estén a la altura de las circunstancias.

Otros enfoques se orientan en sentidos complementarios, como el informe Richermont en el que se trata de extender el territorio hacia el mar a través de la creación de enlaces de interés general entre el Atlántico y el Mediterráneo, o el de los Ministros de Transportes de los países mediterráneos, que, en julio de 2003, anunciaron que se trata de un sistema que, si opera de modo regular, puede ser considerado como una infraestructura que beneficiará a los agentes tanto públicos como privados.

7. Conclusiones

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. El apoyo a las Autopistas del Mar, dentro de las redes de transporte transeuropeas (TEN-T), es fundamental para el desarrollo de las mismas. Sin embargo, la Comisión Europea pone de manifiesto que para que las cadenas de transporte marítimo-terrestre lleguen a alcanzar el *status* de Autopistas de Mar es necesario alcanzar un sello de calidad (*Motorways of the Sea Quality Label*), que supone el cumplimiento de unos estándares durante todo el proceso.

La Comisión Europea contempla la posibilidad de cuatro corredores: a) el mar Báltico; b) el oeste (Océano Atlántico-Mar del Norte/Mar de Irlanda); c) el suroeste (parte occidental del Mediterráneo); y d) el sureste (Adriático, Jónico y mares del este del Mediterráneo).

Los objetivos de las Autopistas del Mar giran, pues, en torno a tres ejes principales: a) proporcionar un sistema de transporte de mercancías más eficiente, menos costoso y menos contaminante; b) reducir la congestión en las carreteras europeas; y c) aportar mejores y más fiables conexiones para las regiones periféricas. Todo ello significa que las Autopistas del Mar deben jugar un papel fundamental en la construcción de una economía europea más fuerte y sostenible.

Bibliografía

- [1] AIFADOPOULOU, G. (2004): Internacional Conference on TEN-T. Viena 2 de junio de 2004.
- [2] ARTAL TUR, A. (2002) Comercio exterior en la Unión Europea y política común de transporte: el Transporte Marítimo de Corta Distancia y la intermodalidad. Documentos de Trabajo de la Facultad de Ciencias de la Empresa Departamento de Economía. Universidad Politécnica de Cartagena (Spain).
- [3] BAGCHUS, R.C. y KUIPERS, B. (1993): *Autostrada del mare*, in Wijnolst, N., Peeters, C., [1] Liebman, P. (eds.) *European Short-Sea Shipping*. Lloyd's of London Press.
- [4] BJORNLAND, D. (1993): *The importance of short sea shipping in European Transport*, ECMT, Short-Sea Shipping, Economic Research Centre.
- [5] COM(92): 294 final, 2 diciembre 1992. The future development of the common transport policy. A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility. White Paper.
- [6] COM(1995): 317 final. The development of Short Sea Shipping in Europa: Prospects and Challenges, 5 de Julio de 1995.



COLABORACIONES

- [7] COM(1998): Libro Blanco del Transporte: «Tarifas Justas por el uso de Infraestructuras: Estrategia Gradual para un Marco Común de Tarificación de Infraestructuras de Transporte en la Unión Europea». COM (1998) 466.
- [8] COM(1999): 317 final. El desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa: Una alternativa dinámica en una cadena de transporte sostenible. Segundo informe bienal de aplicación. 29 de junio de 1999.
- [9] COM(2001): 370, final. Libro Blanco del Transporte: La Política Europea de Transporte de Cara a 2010: La Hora de la Verdad. 12 de septiembre de 2001.
- [10] COM(2003): 155 final, Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia, 07 de abril de 2003.
- [11] COM(2004): 453 final, Sobre el Transporte Marítimo de corta distancia, 2 de julio de 2004.
- [12] COM(2006): 275 final, Libro Verde: Hacia una política marítima de la Unión Europea. Perspectiva europea de los océanos y los mares, 7 de junio de 2006.
- [13] COM(2006): 314 final Mantener Europa en Movimiento. Movilidad sostenible para nuestro continente. Revisión intermedia del Libro Blanco de 2001 de la Comisión Europea, 22 de junio de 2006.
- [14] COM(2006): 380 final. *Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones*. Revisión intermedia del Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia [COM(2003) 155 final], 13 de julio de 2006.
- [15] COMISIÓN EUROPEA (2006): Directorate-General for Energy and Transport. *Motorways of the sea. Shifting freight off Europe's roads.*
- [16] CRILLEY, J. y DEAN, C.J. (1993): *Shortsea shipping and the world cargo carrying fleet – a statistical summary*, in Wijnolst N., Peeters C., y Liebman P. (eds.), European Shortsea Shipping. Lloyd's of London Press..
- [17] DECLARACIÓN DE GIJÓN (2002): *El transporte marítimo de corta distancia, prioridad política de la unión europea para la próxima década*. Reunión Informal de Ministros de Transportes de la Unión Europea, Gijón. 2 de junio de 2002.
- [18] DECLARACIÓN DE LIVORNO (2002): Reunión de Ministros de Transportes de Francia, Italia y España, Livorno. 15 de febrero de 2002.
- [19] EDMONSON, R. G. (2005): Closing the data gap. *Journal of Commerce* (15307557); 1/24/2005, Vol. 6 Issue 4, p. 40-40, 1p, 1c.
- [20] FEO VALERO, M., GARCÍA MENÉNDEZ, L. y PÉREZ GARCÍA, E. (2004?): Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia: Oportunidades para los puertos valencianos. Instituto de Economía Internacional Universidad de Valencia.
- [21] FOSCHI, ALGA D. (2004): *Politiques communautaires de soutien au short sea shipping (SSS)*. E-papers del Departamento di Scienze Economiche – Univeristà di Pisa. Discussion Paper nº 48.
- [22] GERENCIA DEL SECTOR NAVAL (2004): *Informe sobre el tráfico marítimo* (2004).
- [23] HOOGEBEETS, J. y MELISSEN, P. (1993): *Facilitation of short sea shipping: improvements in the sea land interface. The Dutch case*. London: London Technical University Delft, Lloyds of London Press, p. 346-350. 1993. (First European Research Round Table Conference on Short Sea Shipping, 26 y 27 de Noviembre de 1992).
- [24] PARLAMENTO EUROPEO (2005): P6_TA (2005)0086. *Resolución del Parlamento Europeo sobre el transporte*



COLABORACIONES

- marítimo de corta distancia* (2004/2161(INI)). Diario oficial UE 9 de febrero de 2006.
- [25] PARLAMENTO EUROPEO (2006): IP 06/739 Informe del Parlamento Europeo, Océanos y mares: la Comisión fija una nueva perspectiva para la política marítima integrada, 7 de junio de 2006.
- [26] KUNKEL, R. (2004): *The link is not missing*. The Journal of Commerce (15307557); 3/8/2004, Vol. 5 Issue 10, p10-10, 2/3p.
- [27] LINDE, H. (1993): Status and perspectives of technological development in European Short Sea Shipping, in Wijnolst, N., Peeters, C., Liebman, P. (eds.) European Shortsea Shipping. Lloyd's London Press.
- [28] LOMBARDO, G. A. (2004): Short Sea Shipping: Practices, Opportunities and Challenges. TransportGistics, Inc. White Paper Series. May 24.
- [29] MARCHESI, U. y MUSSO, E. (2002): *Economics of Shortsea Shipping*, in Grammenos C. Th. (ed) «The Handbook of Maritime Economics and Business», LLP.
- [30] MARLOW, P. B., PETITT, S.J. y SCORZA, A.D. (1997): *Short sea shipping in Europe; Analysis of the UK and Italian Markets*. Occasional Papers nº 42, Dpt. of Maritime Studies and International Transport, University of Wales, Cardiff.
- [31] PAIXAO, A.C. y MARLOW, P.B. (2002): *Strengths and weakness of short sea shipping*. Marine Policy 26 (3), mayo pp. 167-178.
- [32] PARKER JOHN, G. (2003): *The Short-Sea alternative*. The Journal of Commerce. Vol.4 Issue.8, pp. 27-28. 2003.
- [33] PEETERS, C., VERBEQUE, A., DECLERCQ, E. y WIJNOLST, N. (1995): Cap. 1. *Identification and analysis of existing intra-European traffic for each relevant category of goods and transport corridor*. Analysis of the competitive position of short sea shipping. Development of policy measures. The corridor study. Delft. Delft University Press, pp. 1-62.
- [34] PUERTOS (2005): Las Autopistas del Mar y el Transporte Marítimo de Corta Distancia, nº 123. Abril 2005.
- [35] Resolución del Parlamento Europeo sobre el transporte marítimo de corta distancia (2004/2161(INI)) (Diario oficial de la Unión Europea 9-2-2006. C 33 E/142).
- [36] SOWINSKI, LARA L. (2005): *The Near-Term. Outlook for Short Sea Shipping*. Transportation and Logistics. World Trade. February, 2005.
- [37] STOPFORD, M. (1997): *Maritime Economics*, Routledge, London.
- [38] VAN DE VORDE E. y VIEGAS J. (1995): «Trans-European Networks: Short-Sea Shipping», in Banister D., Capello R., Nijkamp P. (eds.), European Transport and Communication Networks: Policy, Evolution and Change, John Wiley and Sons, Ltd.
- [39] WILLIAMSON, M. (1982): Short Sea Shipping in the economy of inland transport in Europe: Sweden, ECTM, (ECMT, Gotheburg, 1-2 Apr).



COLABORACIONES

AVISO PÚBLICO

SUB. GRAL. COMERCIO EXTERIOR DE PRODUCTOS AGROALIMENTARIOS

SOLICITUD DE DEVOLUCIÓN DE FIANZAS

PLAZOS PARA PRESENTACIÓN DE PRUEBAS

Aplicación a los Certificados concedidos desde el día 1 de octubre de 2000,
salvo que exista reglamento que lo modifique

<i>Contingentes arancelarios de importación sujetos a un sistema de Certificados de Importación</i>	CUARENTA Y CINCO DÍAS siguientes a la expiración del período de validez del Certificado	Rgto. CE nº 1301/2006
<i>Plátanos</i>	TREINTA DIAS siguientes a la expiración del período de validez del Certificado	Rgto. CE nº 566/2006
<i>Productos Agrícolas Transformados (PAT)</i>	NUEVE MESES SIGUIENTES a la expiración del período de validez del Certificado	Rgto. CE nº 1043/2005
<i>Productos agrícolas:</i> Materias grasas, plantas vivas, productos floricultura leche y productos lácteos, carne vacuno, semillas frutas y hortalizas, carne porcino, huevos, carne de ave, arroz, azúcar, sector vitivinícola, cereales, etc.	DOS MESES siguientes a la expiración del período de validez del Certificado	Rgto. CE nº 1291/2000

— En todos los productos el *PLAZO MÁXIMO* para solicitar la resolución de los expedientes es de VEINTICUATRO MESES desde el día siguiente a la expiración del Certificado. Transcurrido este plazo no se efectuará la devolución de la Fianza, aún en el caso de que se presente la correspondiente prueba de realización de operaciones

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

Secretaría General de Comercio Exterior

SUB. GRAL. COMEX. PRODUCTOS AGROALIMENTARIOS. SERVICIO FIANZAS

Solicitudes de devolución de fianzas constituidas (Importación y Exportación)

La Orden de 26 de febrero de 1986 («BOE, 7 de marzo»), modificada por la Orden de 27 de julio de 1995, establece que la devolución de las fianzas se realizará por la Secretaría General de Comercio Exterior a solicitud del interesado.

Las solicitudes de devolución de las fianzas constituidas ante los Servicios Centrales, deberán dirigirse a la Secretaría General de Comercio Exterior (Servicio de Fianzas, Paseo de la Castellana, 162, planta cuarta, 28071 Madrid).

Las solicitudes de devolución de las fianzas, constituidas ante las Direcciones Territoriales y Provinciales de Comercio y Servicios de Inspección SOIVRE, deberán presentarse en la misma Dirección o en los Servicios de Inspección SOIVRE que concedió los correspondientes certificados.

El no solicitar, los interesados, la resolución de los expedientes de devolución de las fianzas con la aportación de las pruebas, en los plazos establecidos en la legislación nacional y comunitaria en vigor, para los diversos productos agrícolas, dará lugar al oportuno Acuerdo Declarativo de Incumplimiento.

Con el fin de agilizar la resolución de los expedientes de devolución de las fianzas constituidas a disposición de la Secretaría General de Comercio Exterior, es recomendable se adjunte a las solicitudes la fotocopia del correspondiente «Resguardo de depósito o Garantía en Efectivo», o «Resguardo de Garantía Otorgada mediante Aval o Seguro de Caución»

SERVICIO DE FIANZAS

Acuerdo declarativo de incumplimiento (Fianza constituida en las operaciones de Importación y Exportación)

Ingreso de las liquidaciones

Las cantidades a ingresar en el Tesoro Público-Recursos Eventuales, como consecuencia de los expedientes de Acuerdo Declarativo de Incumplimiento de Resguardos de *Garantías Otorgadas por Terceros*, pueden hacerse efectivas por la EMPRESA TITULAR DE LOS CERTIFICADOS.

— En MADRID:

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA
DIREC. GRAL., DEL TESORO Y POLÍTICA FINANCIERA
Paseo del Prado, 4
28071 MADRID

— En PROVINCIAS:

INTERVENCIÓN DE HACIENDA de la localidad en que resida la Entidad Delegada que constituyó la *Garantía Otorgada por Terceros (Aval o Certificado del Seguro de Caución)*

Realizado el ingreso y expedida la CARTA DE PAGO, esta CARTA DE PAGO original deberá remitirse a:

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO
SERVICIO DE FIANZAS
Pº Castellana, 162, Pl. 4.ª
28071 MADRID

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

Secretaría General de Comercio Exterior

SUB. GRAL. COMERCIO DE PRODUCTOS AGROALIMENTARIOS SERVICIO DE FIANZAS

Paseo de la Castellana, 162, cuarta planta, 28071 Madrid

Teléfonos: 91 349 38 67 y 349 39 13