

La logística del transporte de mercancías en Europa - la clave para la movilidad sostenible

Comunicación de la Comisión y Documento de Posición CER

Estrategias Ferroviarias Europeas

Número 23- Mayo 2007

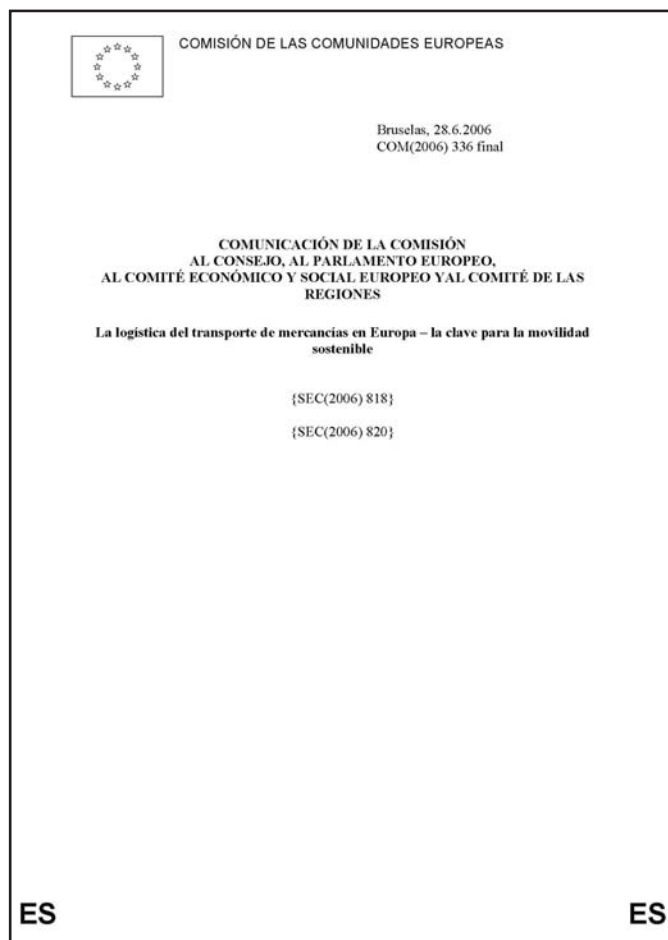
Ficha catalográfica:

La logística del transporte de mercancías en Europa - la clave para la movilidad sostenible: Comunicación de la Comisión y Documento de Posición CER.- Madrid : Fundación de los Ferrocarriles Españoles ; ADIF. Dirección de Relaciones Internacionales, 2007

14 p. ; 30 cm. (Estrategias Ferroviarias Europeas; 23)

1. Política Ferroviaria Comunitaria 2. Transporte de Mercancías 3. Informes de situación 4. CER

Edita: ADIF: Dirección de Relaciones Internacionales
Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Centro de Documentación Ferroviaria



Introducción:

La logística del transporte de mercancías tiene una gran importancia, a la hora de afrontar los problemas que el sistema de transporte europeo tiene planteados.

En el presente documento se señalan los aspectos básicos, a la hora de definir un marco para la logística del transporte de mercancías. En primer lugar la determinación de los puntos de estrangulamiento actuales de la red de transporte, facilitará una visión global de los obstáculos que entorpecen el desarrollo rápido de la logística del transporte de mercancías en Europa.

El seguimiento y rastreo de las mercancías es, en todos los modos de transporte, un requisito esencial para una logística eficaz. Otro aspecto que no debe ser descuidado es el de la formación del personal involucrado en los ámbitos del transporte y de la logística. Además para poder desarrollar muchas de las soluciones logísticas que se proponen, es fundamental disponer de infraestructuras de calidad.

En el ámbito del transporte ferroviario, la Comisión tiene la intención de proponer un Plan de Acción, que fomente la constitución de una red de transporte por ferrocarril, para las mercancías, basada en corredores perfectamente interoperables desde el punto de vista técnico y administrativo, que permitan aumentar los niveles de fiabilidad, eficacia y competitividad, de los servicios internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril.

PRESENTACIÓN

La Dirección de Relaciones Internacionales, en colaboración con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, edita una serie de documentos bajo el título genérico: "Estrategias Ferroviarias Europeas" para su difusión con fines exclusivamente de información dentro del entorno de las empresas ferroviarias, relacionados con las experiencias en otros países sobre los procesos de transformación del ferrocarril y su papel en el sistema de transportes.

La versión electrónica de los documentos está disponible a través de la página web de la Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles:

www.docutren.com/documentos_internacionales.htm

Por parte de la Dirección de Relaciones Internacionales de Adif se cumple así con el objetivo de difundir aquella información internacional que pueda ser de utilidad para la empresa en el desarrollo de su actividad.

A su vez, con esta iniciativa, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles sirve una vez más a su compromiso de apoyar la actividad investigadora y en general, de contribuir a la difusión y el conocimiento del ferrocarril por la sociedad.



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 28.6.2006
COM(2006) 336 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

**La logística del transporte de mercancías en Europa – la clave para la movilidad
sostenible**

{SEC(2006) 818}

{SEC(2006) 820}

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

La logística del transporte de mercancías en Europa – la clave para la movilidad sostenible

1. INTRODUCCION

Como ya se señalaba en la evaluación intermedia del Libro Blanco de 2001¹ sobre la política europea de transportes, la logística desempeña un papel esencial para garantizar la movilidad sostenible y además contribuye al logro de otros objetivos esenciales, como un entorno más limpio, un abastecimiento energético más seguro, etc.

La política de transportes europea se ha venido caracterizando, a lo largo de los años, por la liberalización y la armonización. Esto ha ido conformando el sistema transportes que vemos hoy en día. La globalización y el concepto de la Europa ampliada crean nuevos desafíos. El rápido crecimiento del transporte de mercancías (derivado en gran medida de decisiones económicas) contribuye al desarrollo económico y al empleo, pero provoca congestión, accidentes, ruido, contaminación, una dependencia mayor de combustibles fósiles importados y pérdida de energía. Los recursos infraestructurales son limitados y cualquier trastorno en la cadena de suministro (p. ej., energía) tiene un impacto negativo sobre la economía de la UE. Sin las medidas oportunas, la situación seguiría empeorando y minando la competitividad de Europa y el medio ambiente en el que vivimos.

Para atender estos problemas, el sistema de transporte europeo debe ser optimizado merced a soluciones logísticas avanzadas. La logística puede aumentar la eficiencia de los distintos modos del transporte y sus combinaciones. Como resultado de ello, con menos unidades de transporte (vehículos, vagones, embarcaciones) se podrán transportar más mercancías. El impacto negativo sobre el medio ambiente disminuirá de forma proporcional. Es necesario modernizar el ferrocarril y las vías navegables. Las mercancías transportadas por vía aérea deben integrarse más estrechamente en el sistema. Hay que acelerar el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia. Es preciso desarrollar el transporte marítimo de alta mar y sus conexiones con el hinterland.

Para ello hay que efectuar, cuando proceda, un cambio hacia modos de transporte menos perjudiciales para el

medio ambiente, especialmente tratándose de distancias largas, zonas urbanas o corredores de transporte sobrecargados. Al mismo tiempo convendría optimizar cada modo de transporte individualmente. Todos los modos deben ser más respetuosos con el medio ambiente, más seguros y más eficientes energéticamente. Finalmente la comodalidad, es decir, el uso eficiente de los diferentes modos, tanto individualmente como en combinaciones, resultará en una utilización óptima y sostenible de recursos.

Las medidas logísticas son fundamentales para mantener y aumentar la competitividad y la prosperidad europeas, de acuerdo con la Agenda de Lisboa modificada sobre el crecimiento y el empleo². Europa necesita ponerse a la altura de sus desafíos e integrar la logística en su política de transportes. Ello se hará a través de una perspectiva de mercado que incluya los aspectos social y medioambiental y dé lugar a una situación en la que todas las partes salgan ganando. Con el fin de lograr estos objetivos, la presente Comunicación analiza si la UE puede ofrecer un valor añadido en esta labor de desarrollo de la logística del transporte de mercancías en Europa y en el mundo.

El resultado puede ser el establecimiento de un marco estratégico para la logística del transporte de mercancías. Tras celebrar consultas sobre la presente Comunicación, la Comisión tiene la intención de presentar en 2007 un Plan de acción en materia de logística del transporte de mercancías.

2. DETERMINACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN

El transporte es un elemento integrante de la cadena de suministro logístico. La iniciativa de la Comisión se centra en la logística del transporte de mercancías y cubre todos los modos. Contiene un gran variedad de ámbitos, desde la logística puramente modal a la multimodal, y pone de relieve la necesidad de lograr una complementariedad óptima de los distintos modos en el marco de un sistema de transportes europeo eficaz y sin fisuras que proporcione a los usuarios los mejores servicios de transporte posibles.

El desarrollo de la logística del transporte de mercancías es ante todo una actividad comercial y una tarea que deberá llevar a cabo el sector. Sin embargo, las autoridades tienen un papel que desempeñar para crear un marco de condiciones adecuado y mantener la logística en el orden del día político. La creación de este marco supone la mejora de los prerequisites para que Europa pueda mejorar las condiciones necesarias para la innovación logística, dejando el funcionamiento interno de la logística comercial en manos de las empresas

A efectos de la presente Comunicación se entenderá por:

- «logística del transporte de mercancías», la planificación, organización, gestión, control y ejecución de las operaciones de transporte de mercancías en la cadena de suministro;
- «comodalidad», la eficiencia en el uso de los modos de transporte, tanto individualmente como en el marco de una integración multimodal en el sistema de transportes europeo, para alcanzar una utilización de recursos óptima y sostenible;
- «multimodalidad», el transporte de mercancías mediante dos o más modos de transporte, independientemente del tipo de mercancías de que se trate, dentro de una misma cadena de transporte;
- «logística de terceros», un tipo de organización que recurre a proveedores logísticos externos que se encargan de efectuar las actividades logísticas o gran parte de las mismas.

3. EL MERCADO LOGÍSTICO EUROPEO

Se calcula que, a nivel mundial, el valor del sector logístico asciende a 5,4 billones de euros, o un 13,8 % del PIB mundial. Esto supone, en Europa y Norteamérica, un gasto anual en logística de aproximadamente un billón de euros³. La competencia en el sector logístico europeo es intensa. Buen ejemplo de ello es el bajo índice de logística de terceros que se registra en Europa, ya que las 20 empresas principales sólo disponen de una cuota de mercado del 33 %⁴.

Como promedio, la logística supone un 10 %-15 % del coste final de un producto terminado. Quedan incluidos costes tales como transporte y almacenamiento.

La mundialización de la producción y de las cadenas de suministro aumenta la demanda de transporte. La logística se convierte en un fenómeno cada vez más importante, no sólo dentro de Europa, sino en las relaciones comerciales de ésta con el exterior. La competencia entre Europa, los EEUU y extremo oriente, en particular, se está convirtiendo en un factor de gran importancia que incide considerablemente en los puntos nodales (especialmente puertos y aeropuertos) y la capacidad de las infraestructuras. Es necesario lograr una integración de los mercados y las empresas a través de la cooperación con otros grandes centros logísticos del mundo (p. ej., EEUU, Rusia, Japón, China, India, Brasil). El acceso al mercado del transporte es ya objeto de negociaciones bilaterales y multilaterales.

Es difícil hacerse una idea de conjunto fiable del mercado logístico europeo, ya que la información estadística disponible no es suficiente.

Se dan ciertas tendencias, algunas de ellas contradictorias. Por una parte, está teniendo lugar una centralización de la organización logística en centros de distribución europea y regional, y por otra, debido a la saturación de las carreteras europeas, se produce al mismo tiempo una descentralización que permite una respuesta rápida a las necesidades de los usuarios por parte de los depósitos locales y los almacenamientos provisionales. Una tendencia interesante es la externalización de las actividades logísticas: los expedidores contratan servicios logísticos multifuncionales a prestadores del exterior (este es el caso de la logística de terceros). En los últimos años está cooperando entre expedidores y proveedores de servicios se efectúa más a largo plazo y va acompañada de un alto nivel de integración de las estructuras organizativas y la informática. Por otro lado, al optimizar sus cadenas de distribución, las empresas de la UE reconocen cada vez más que existen alternativas competitivas al transporte de mercancías por carretera. Por ejemplo, los expedidores más importantes ofrecen servicios logísticos completos que integran diferentes modos, porque ello les proporciona ventajas competitivas de costes.

Existen otros factores que influyen en las decisiones de carácter logístico. Por ejemplo, las consideraciones medioambientales (consumo de energía, emisiones de gases de efecto invernadero), la seguridad del abastecimiento energético y la localización de las empresas. Todos estos factores tienen un impacto significativo que, en términos de inversión, empleo y utilización del suelo, va más allá de fenómeno del transporte en sí mismo.

4. HACIA UN MARCO PARA LA LOGISTICA DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

4.1. Estrechamiento de la relación entre logística y política de transportes

La Comunicación «Mantener Europa en movimiento» expone también una serie de iniciativas de importancia para la logística del transporte de mercancías que la Comisión ha adoptado ya, por ejemplo en los ámbitos de la liberalización, la armonización, las infraestructuras, la normalización, la promoción y la investigación.

Una de las últimas iniciativas es la propuesta de la Comisión relativa a la mejora de la seguridad de la cadena de suministro⁵. La propuesta señala cómo debe establecerse un equilibrio entre unos sistemas de seguridad del más alto nivel y la libre circulación de mercancías.

Los avances en los trabajos del ámbito de la logística del transporte mercancías deberían llevar a la introducción de una dimensión logística en la política de transportes. Las consideraciones de logística deberán convertirse en un factor informador de la política de toma de decisiones. Por ejemplo, en el marco de los actuales estudios sobre el cabotaje de carretera⁶ deberá estudiarse cómo reducir los viajes de vacío.

Una verdadera complementariedad de los modos y unas soluciones logísticas avanzadas permiten una planificación, gestión, control y ejecución efectivos de las cadenas de transporte unimodal y multimodal. Un alto nivel logístico serviría también de catalizador para el mantenimiento de los conocimientos, las cualificaciones y el empleo en Europa.

Unas elecciones correctas en el campo logístico pueden contribuir a disociar el fenómeno del crecimiento del transporte de los efectos externos perjudiciales producidos por aquél (emisiones, accidentes y congestión). A ello debería añadirse un esfuerzo mayor por optimizar la eficiencia de cada modo de transporte particular. Las consideraciones medioambientales y de seguridad deberán ser tenidas en cuenta en toda la cadena de transportes.

4.2. Ámbitos de actuación

En febrero de 2006, la Comisión publicó un documento de consulta sobre logística intermodal⁷ y recibió más de 100 aportaciones de los Estados miembros y las partes interesadas. En abril de 2006, la Comisión organizó un taller de consulta con unos 70 participantes.

Los resultados de estas consultas mostraron un respaldo mayoritario al establecimiento de un marco europeo para la logística del transporte de mercancías.

4.2.1. Determinación de los puntos de estrangulamiento y soluciones

El papel del sector a la hora de desarrollar la logística del transporte mercancías, así como el de las autoridades a la hora de crear un marco que permita optimizar la logística, requieren una cooperación y diálogo continuados entre las partes.

Por el momento no existe una visión global de los obstáculos concretos que entorpecen un desarrollo rápido de la logística del transporte de mercancías en Europa.

Del mismo modo que en el ámbito del transporte marítimo de corta distancia se ha llevado a cabo con éxito una labor de determinación de obstáculos, en el ámbito que nos ocupa deberían establecerse también unos «puntos focales» que atendieran, de forma continuada, a la determinación y gestión de los puntos de estrangulamiento. Estos Puntos focales representarían a los Estados miembros y al sector (prestadores de servicios logísticos y clientes). Aparte de colaborar en la eliminación de estrangulamientos, se encargarían de compartir conocimientos, difundir mejores prácticas y colaborar en la concepción de políticas.

La participación de organizaciones profesionales y sindicatos del sector contribuirá al éxito de la tarea de orientar y modificar la política del ámbito logístico.

4.2.2. Tecnologías de la información y la comunicación (TIC)

El seguimiento y rastreo de las mercancías es, en todos los modos de transporte, un requisito esencial para una logística eficaz. La implantación del sistema de navegación por satélite GALILEO tendrá un gran impacto positivo en este sentido, del mismo modo que el sistema de identificación y seguimiento a gran distancia de buques (Long-Range Identification and Tracking, LRIT), el sistema de información fluvial (River Information System, RIS) y el sistema de identificación automática (Automatic Identification System, AIS). SafeSeaNet contribuirá también a la mejora de la logística marítima. Tratándose del transporte por ferrocarril, las aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías (Telematics Application for Freight, TAF) y el Sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS) proporcionarán instrumentos para una logística integrada del ferrocarril.

Es necesario introducir tecnologías inteligentes que eviten los retrasos en la cadena de suministro por razones de seguridad o de otro tipo⁸. Una de estas tecnologías es la identificación por radiofrecuencia (RFID), que constituye un mercado en alza, pero aún es necesaria una cierta investigación en los ámbitos de la gestión del espectro radioeléctrico, la interoperabilidad y la normalización⁹. Otros factores a tener en cuenta son unas normas de mensajería común (p. ej., EDI/EDI-FACT) y nuevas plataformas de comunicaciones (p. ej., XML).

Las autoridades nacionales de transportes están intensificando su búsqueda de alternativas que les permitan gestionar mejor sus propios sistemas. Entre los sistemas que progresan en su puesta en práctica está el de la gestión de la red de carreteras a través de sistemas de transporte inteligentes (STI). Para garantizar la integridad del mercado único, es importante que las soluciones que se impongan a nivel nacional no se conviertan en barreras al comercio sino que se desarrollen de forma complementaria en toda la UE merced a normas interoperables.

Las empresas deben acceder fácilmente a las soluciones aportadas por las TIC. Los sistemas cerrados acarrear costes iniciales, tanto de tecnología como de programación informática, lo que supone para las PYME un aumento de los requisitos a la hora de participar plenamente en el mercado.

Para aumentar la eficacia de la logística son fundamentales unas normas comunes aceptadas por fabricantes y operadores y sinergias entre los diferentes sistemas. Cada nuevo paso debe encaminarse hacia la interoperabilidad y los sistemas de mensajería comunes, dentro de una arquitectura abierta entre los distintos participantes. Cuando se conciben nuevos equipos o infraestructuras los STI deben ser incorporados desde el principio con el fin de evitar modificaciones costosas posteriormente. Es necesario tener también presente el intercambio de datos entre diferentes modos. Un aspecto específico de la interoperabilidad es el intercambio de información entre empresas y administraciones; la conectividad en la logística entre distintas empresas o entre empresas y consumidores es igualmente importante.

Es preciso que la logística del transporte de mercancías siga siendo una prioridad de investigación en el Séptimo Programa Marco, ya que la innovación tecnológica puede abrir nuevas perspectivas en el sector.

4.2.3. Formación en el ámbito de la logística

Los expedidores, los usuarios y los operadores atribuyen un especial importancia a los conocimientos, cualificaciones y competencias del personal que participa en las decisiones en materia de transporte y logística. Sin embargo, la oferta de educación y formación en los ámbitos del transporte y la logística que ofrecen las universidades y otros centros docentes europeos presenta grandes disparidades.

La formación de hoy supone la preparación para la movilidad de mañana. La Comisión está considerando la posibilidad de promover el desarrollo de una certificación en el ámbito de la logística del transporte de mercancías que, con arreglo a un régimen voluntario, pudiera ser reconocida mutuamente. Esta titulación armonizada, junto a otras acciones de fomento de la colaboración entre centros de formación, contribuiría a la compatibilidad y la calidad de la formación en Europa. Los titulados dispondrían de una ventaja a la hora de comercializar sus recursos humanos. Por su lado, las empresas que empleen titulados tendrían una garantía de sus conocimientos.

El Programa Leonardo da Vinci ya ha comenzado a trabajar en el ámbito de la titulación y la cualificación en el terreno logístico. Por otro lado, puede utilizarse como punto de referencia el futuro Marco europeo de cualificaciones para el aprendizaje permanente.

La formación no debe limitarse a los niveles de dirección. La educación y la formación permanentes deben abarcar, por el contrario, todos los niveles del sector logístico con el fin de impulsar su calidad global.

4.2.4. Datos estadísticos

La situación de la logística en el mercado del transporte europeo necesita ser analizada y evaluada comparativamente, tanto internamente como en relación con otros continentes. Para contar con una visión fiable de la situación y de su evolución en el tiempo, es preciso elaborar indicadores estadísticos y de otro tipo. La Comisión tiene la intención de determinar las metodologías e indicadores más apropiados a tal efecto.

4.2.5. Utilización de infraestructuras

La calidad de las infraestructuras es fundamental para la logística del transporte de mercancías. La planificación infraestructural desarrollada en el marco de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) y de los Fondos Estructurales está contribuyendo a la mejora de las infraestructuras que Europa necesita para operar en el

marco de una zona sin fronteras interiores que se enfrenta a los desafíos de la globalización.

La construcción de nuevas infraestructuras no es un objetivo en sí misma. La utilización actual podría optimizarse mediante unas soluciones logísticas eficaces y sostenibles. Algunas medidas en este sentido afectarían a la gestión de flotas, la gestión de las infraestructuras del ferrocarril y las vías navegables, el refuerzo de la colaboración entre socios comerciales y entre gestores de infraestructuras, una utilización completa de la capacidad de carga, evitando los viajes de vacío, y una puesta en común de recursos entre diferentes modos, sin dejar de respetar la normativa europea de competencia. Ahora bien, cuando el punto de estrangulamiento se deriva de la falta de unas infraestructuras adecuadas, es necesario poner remedio. La UE ha determinado 30 proyectos prioritarios que deberán completarse para 2020¹⁰ y que deberán facilitar el desarrollo de la logística.

La eficacia de las instalaciones de transbordo, incluidos los puertos y aeropuertos, es fundamental para la operatividad de la logística. Dichas instalaciones deben recurrir a soluciones tecnológicas modernas tales como la informática avanzada, y deben contar con unas conexiones infraestructurales de calidad que ofrezcan soluciones comodales. Es fundamental atraer y consolidar la inversión privada; la normativa europea deberá facilitar el marco jurídico adecuado. Es necesario mejorar de forma continuada la eficacia operativa mediante métodos adecuados, por ejemplo la cooperación, el diálogo social y la legislación.

4.2.6. Eficacia de los servicios

4.2.6.1. Reconocimiento de la calidad

En el sector se utilizan una serie de indicadores de eficacia o parámetros de referencia comparativos ("benchmarks") para evaluar y controlar la calidad de los servicios. Pueden utilizarse indicadores muy precisos para controlar una gran variedad de servicios y fases de producción. La Comisión ha efectuado ya un estudio en el que se determinaban parámetros de referencia entre diferentes modos de transporte¹¹. Ahora es necesario continuar este trabajo e introducir parámetros de referencia para la logística del transporte de mercancías y servicios conexos a nivel europeo. El establecimiento de una serie de parámetros de referencia europeos procuraría una cierta uniformidad a la hora de evaluar la eficacia de la logística. En el transporte aéreo estos parámetros son ya utilizados hoy en día por los expedidores. Las empresas los pueden también desarrollar para su uso interno.

Las evaluaciones comparativas y las etiquetas de excelencia podrían ser de utilidad en el transporte marítimo de corta distancia y en las Autopistas del mar. Sobre la base de esta experiencia, estas etiquetas de calidad podrían posteriormente hacerse extensivas a cadenas logísticas que utilicen otros modos de transporte.

Aparte de la denominación que se utilice específicamente en las cadenas logísticas o en servicios individuales, esta iniciativa podría convertirse en una etiqueta de calidad más amplia para las empresas que ilustraría la eficacia de éstas en el terreno del transporte. Esta etiqueta acarrearía un mínimo de trámites administrativos y sería compatible con otros certificados. Constituiría un interesante instrumento de mercadotecnia en un entorno altamente competitivo. La etiqueta podría tener en cuenta consideraciones medioambientales y de mejores prácticas.

4.2.6.2. Una red para los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril

El transporte ferroviario de mercancías adolece de una falta de eficacia y fiabilidad derivada, entre otras cosas, de la escasa interoperabilidad técnica y administrativa imperante en el sector y de la prioridad que se da a los trenes de viajeros en líneas con tráfico mixto. Es necesario aumentar la interoperabilidad y reducir los retrasos generados por el tráfico mixto. La Comisión tiene la intención de proponer un plan de acción que fomente la constitución de una red de transporte por ferrocarril enfocado hacia las mercancías que permita la utilización de corredores dedicados a ellas. Estos corredores aumentarían el nivel de fiabilidad, eficacia y competitividad de los servicios internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril.

4.2.7. Promoción y simplificación de las cadenas multimodales

4.2.7.1. «Ventanilla única» y «Espacio marítimo europeo común»

Los flujos logísticos, y en especial los multimodales, podrían facilitarse a través de «ventanillas únicas» (trámite administrativo único) en las que se efectuaran de manera coordinada todas las formalidades aduaneras y similares; el cliente sólo tendría un punto de contacto con las administraciones y presentaría todos los documentos necesarios de una vez. Los controles físicos estarían también coordinados y tendría lugar en el mismo momento y en el mismo lugar. La propuesta de la Comisión sobre un entorno sin soporte papel en las aduanas y el comercio¹² proporciona un marco en el que podrían lograrse estos resultados y simplificarse

los trámites. Dicha propuesta debería adoptarse y aplicarse lo antes posible.

Esto es de especial importancia en el ámbito del transporte marítimo de corta distancia, en el que un buque que navega entre dos Estados miembros abandona el territorio aduanero comunitario cada vez que sale de un puerto y vuelve a entrar en él en el puerto de destino. En el reciente Libro Verde sobre una política marítima de la Unión Europea¹³, la Comisión lanzó un debate más amplio sobre un «Espacio marítimo europeo común» en el que los desplazamientos de un buque con sus mercancías pudieran ser rastreados de forma segura y fiable a lo largo de todo el recorrido, haciendo así menos necesarios los controles individuales en el marco de un comercio meramente intracomunitario.

4.2.7.2. Promoción del transporte multimodal

La utilización de distintos modos en una cadena de transporte única es un concepto moderno. Este nuevo concepto requiere, en primer lugar, un cambio de mentalidades.

Un estudio reciente¹⁴ sobre las formas de promover la intermodalidad tomó como modelo los Centros de promoción del transporte marítimo de corta distancia¹⁵ y sus actividades. Partiendo de esta misma base, la Comisión ha comenzado a estudiar maneras de desarrollar la red, ya existente, de 21 Centros de promoción del transporte marítimo de corta distancia para hacer que se tenga en cuenta también el fomento de soluciones logísticas multimodales en las cadenas de transporte terrestre.

4.2.7.3. Responsabilidad multimodal

La responsabilidad del transporte internacional está regulada por los convenios internacionales. A menudo las normas son diferentes para los distintos modos de transporte. Esto da lugar a una multiplicidad de regímenes que se traduce en costes en las interfaces dentro de las cadenas multimodales.

Los expedidores no consideran la responsabilidad un problema grave, especialmente cuando la logística corre a cargo de proveedores externos que asumen la responsabilidad. Normalmente pueden obtenerse coberturas de seguro para operaciones de transporte que utilicen más de un modo.

La UE debería participar en la creación de una estructura reglamentaria multimodal de nivel mundial. Pero, de forma paralela, debería estudiar una solución con valor añadido europeo sobre la responsabilidad que se ajustara a las necesidades de Europa.

Por otro lado, el carácter fragmentario de los regímenes de responsabilidad podría paliarse mediante el uso de un documento de transporte global que cubriera y simplificara todo el recorrido de puerta a puerta (carta de porte multimodal o conocimiento de embarque). Independientemente de la solución que se encontrara para el aspecto de la responsabilidad en Europa, la Comisión podría analizar el valor añadido que supondría el establecimiento de un documento de transporte normalizado para las operaciones multimodales.

4.2.8. Normas de carga

La Comisión ha tomado la iniciativa de proponer unas normas europeas comunes que regulen las unidades de carga intermodales en el transporte intracomunitario¹⁶.

La propuesta surge de la actual multiplicidad de configuraciones distintas en estas unidades, que genera costes en las interfaces y retrasos en las operaciones de manutención al pasar de un modo de transporte a otro. Por otro lado, las cajas móviles no suelen ser apilables y los contenedores normalizados no utilizan completamente las dimensiones permitidas en el transporte europeo por carretera. Las empresas europeas necesitan un mejor sistema de unidades de carga en el transporte intraeuropeo, un sistema que reduzca los costes y aumente la competitividad.

La Comisión estudiará la mejor forma de hacer progresar la normalización europea en este ámbito. Sería también oportuno analizar la compatibilidad de las unidades utilizadas en el transporte aéreo y en otros modos. Las normas que regulan la dimensión de los vehículos y las unidades de carga deben estar a la altura de las necesidades de la logística avanzada y la movilidad sostenible.

5. FUTURAS ACTUACIONES

Europa necesita unas soluciones avanzadas que le permitan mantener y mejorar su posición logística en los mercados mundiales. Sí, a través de las medidas e incentivos adecuados, Europa se convierte en un centro de excelencia logística, ello respaldaría su sostenibilidad económica, social y medioambiental y mitigaría tendencias negativas tales como la relocalización de actividades y la diáspora de puestos de trabajo. La comodalidad y la eficacia del sistema de transportes son también fundamentales para que Europa pueda hacer frente a los crecientes flujos de mercancías que se transportan cada día a través de nuestras infraestructuras y vías navegables.

La presente Comunicación expone una serie de ideas que podrían ser elaboradas para desarrollar un marco estratégico en el que se tenga en cuenta la opinión de las instituciones europeas, el sector y otras partes interesadas acerca de la posibilidad de crear (con el valor añadido que ello supondría), una estrategia global para la logística del transporte mercancías, y de que se incluyan en ella estas ideas u otras diferentes.

La presente Comunicación, y las consultas que se celebren próximamente, llevarán a la elaboración, en 2007, de un Plan de acción en materia de logística del transporte de mercancías. Este Plan constituirá un hito para el desarrollo de la logística avanzada del transporte de mercancías en Europa; irá acompañado, en su caso, de propuestas.

NOTAS

¹ «Mantener Europa en movimiento» - movilidad sostenible para nuestro continente», COM(2006) 314 final.

² Ref. «Creating an innovative Europe» (Crear una Europa innovadora), informe del grupo de expertos independiente sobre I+D e innovación nombrado tras la Cumbre de Hampton Court, enero de 2006.

³ Cálculo efectuado por Global and National Logistics Expenditures: Actualización de datos de 2002 efectuada por A. Rodrigues, D. Bowersox y R. Calantone (Journal of Business Logistics, Vol. 26, nº 2, 2005). Los resultados se basan en un modelo econométrico que tiene en cuenta 29 variables según la región geográfica, el nivel de renta, el tamaño de los países, el nivel económico y el tipo de transporte (mercancías por carretera, ferrocarril o aire, tráfico portuario de contenedores).

⁴ Logistics Value Chain (Valor de la cadena logística), por L. Ojala, D. Andersson y T. Naula (se publicará en Memedovic Olga Global Production Networks, UNIDO).

⁵ COM(2006) 79 final.

⁶ Ref. Reglamento (CEE) nº 881/92 y www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultations/index_en.htm.

⁸ Ref. Actividades de investigación relacionadas con las Tecnologías de la Sociedad de la Información (TSI).

⁹ Véase la consulta pública en www.rfidconsultation.eu/.

¹⁰ Decisión nº 884/2004/CE.

¹¹ ISL, Bremen, enero de 2006.

¹² COM(2005) 609 final.

¹³ COM(2006) 275 final.

¹⁴ Véase: www.shortsea.info.

¹⁵ Servicios integrados en la cadena intermodal (Integrated Services in the Intermodal Chain), (ISIC), ECORYS, noviembre de 2005.

¹⁶ COM(2003) 155 final, modificado por COM(2004) 361 final.

POSICIÓN DE CER SOBRE LA COMUNICACIÓN

“La logística del transporte de mercancías en Europa – la clave para la movilidad sostenible”

COM(2006)336 final, de 28 de junio de 2006

A. Comentarios generales

La Comunidad de las Empresas Ferroviarias y de Infraestructura Europeas, CER, coincide con la Comisión Europea en que la logística debe desempeñar un papel esencial para garantizar la movilidad sostenible y contribuir al logro de objetivos tales como un medio ambiente más limpio y un abastecimiento energético más seguro. Los miembros de CER están comprometidos con el desarrollo de unos servicios logísticos competitivos y de calidad, y creen que el transporte por ferrocarril, con sus inherentes beneficios para el medio ambiente, representa una de las contribuciones esenciales al desarrollo sostenible. El mercado del transporte de mercancías por ferrocarril, liberalizado completamente a partir de 1 de enero de 2007, permite a los usuarios aprovechar al máximo los beneficios que el transporte ferroviario puede ofrecer.

CER contempla con satisfacción el hecho de que la Comisión reconozca que la **logística del transporte de mercancías por ferrocarril es, sobre todo, una actividad comercial** y una tarea que deberá llevar a cabo el sector, y destaca con razón que el papel de las autoridades consiste en crear un marco de condiciones adecuado. Sin embargo, CER cree que algunos ámbitos de actuación mencionados en la Comunicación crearían unas condiciones marco desiguales. La propuesta de reglamento sobre el incremento de la seguridad de la cadena de suministro va en contra de algunas de las iniciativas contenidas en la Comunicación sobre logística: por un lado, la Comisión trata de facilitar el transporte intermodal, mientras que por el otro está aumentando la carga administrativa de las empresas de logística y transportes.

CER también cree que debería prestarse más atención al importante papel que desempeña el transporte de mercancías por ferrocarril como solución a muchos de los problemas de los que se habla en la Comunicación. Dado que es un modo respetuoso con el medio ambiente, capaz de transportar mercancías de gran volumen, el transporte de mercancías por ferrocarril constituye una solución eficaz para la congestión de las carreteras, los accidentes, la contaminación, la dependencia de combustibles fósiles importados y la pérdida de energía, problemas todos ellos mencionados como efectos negativos del aumento del transporte en Europa.

El medio ambiente, al igual que el servicio al cliente, deberían, en efecto, formar parte del debate político sobre la logística del transporte de mercancías. En este sentido, CER propone que la estrategia intermodal de la Comisión Europea:

- investigue la forma de diseñar instrumentos tales como los impuestos sobre la energía y el sistema de comercio de emisiones para los distintos modos de transporte, de manera que las soluciones logísticas más respetuosas con el medio ambiente puedan reducir sus costes;
- investigue la manera de fomentar el recurso a la “gestión de *stocks* y almacenamiento” en lugar de utilizar sistemáticamente los envíos *just-in-time* (para limitar la distribución de pequeños envíos, que consume demasiada energía);
- trate de premiar a las empresas que adopten soluciones logísticas más respetuosas con el medio ambiente;
- y, en cuanto a la recogida de datos estadísticos, trate de desarrollar metodologías e indicadores sobre el rendimiento medioambiental de diversas soluciones logísticas.

Aparte de los beneficios medioambientales inherentes, las empresas ferroviarias europeas también ofrecen la ventaja de ser los verdaderos actores intermodales del mercado logístico. Ciertamente, las empresas miembros de CER ofrecen con frecuencia a sus clientes servicios de transporte integrados, hechos a medida, incluidas las soluciones de transporte por camión para el último tramo. Algunos miembros también participan en la propiedad de empresas de transporte por carretera y, por lo tanto, son capaces de ofrecer la mejor solución de transporte posible.

En general, CER está de acuerdo con la intención de la Comisión de mantener en su agenda las cuatro prioridades propuestas por los grupos de interés presentes en la primera jornada de consultas celebrada el 25 de abril de 2006 (y para la cual se realizó una minuciosa “evaluación de impacto”):

1. identificar los puntos de estrangulamiento y sus soluciones (no obstante, los "Aspectos clave" propuestos ¿constituyen el mejor planteamiento?)
2. Tecnologías de la información y comunicación (especialmente en lo que concierne a las relaciones informáticas entre administraciones)
3. Formación en el ámbito de la logística
4. Datos estadísticos.

En cuanto a otros temas mencionados en la consulta de la Comisión, CER recomienda que se haga una "evaluación de impacto" adecuada antes de tomar cualquier decisión de llevarlos adelante.

En el presente documento, CER comenta algunos ámbitos de acción de la Comunicación y también determinados puntos mencionados en el Anexo de la Comunicación, que incluye una evaluación de impacto. Apelamos a la Comisión para que tome en consideración estos puntos a la hora de establecer el anunciado Plan de Acción para la Logística del Transporte de Mercancías.

B. Comentarios sobre la Comunicación

"Aspectos clave" para identificar los puntos de estrangulamiento y sus soluciones

CER está de acuerdo con la intención de la Comisión de identificar los puntos de estrangulamiento de la cadena logística, cualquiera que sea su naturaleza (administrativa, relacionada con la informática, con la infraestructura, con las terminales, con las operaciones, con los precios, etc.). La Comisión propone que esto se haga a través de un análisis de puntos críticos realizado por representantes de la Comisión, de los Estados miembros y de los Centros de Promoción Multimodal propuestos por otras vías. CER está de acuerdo en que los grupos de interés del sector deben participar en este análisis de puntos críticos. Sin embargo, CER preferiría que participaran de manera directa a través de sus organismos representativos en lugar de a través de los Centros de Promoción Multimodal (ya que todavía no sabemos en qué consistirán estos Centros).

A este respecto, una manera mejor y más eficiente para determinar los puntos de estrangulamiento implicando a las partes interesadas de manera directa tal vez sea, en vez de crear nuevas organizaciones, utilizar el Consejo Asesor Europeo para la Investigación Intermodal (EIRAC) ya existente. Un grupo de trabajo

especial de EIRAC (posiblemente vinculado a ERRAC, el Consejo Asesor Europeo para la Investigación Ferroviaria) podría determinar rápidamente los puntos de estrangulamiento y sus soluciones.

Datos estadísticos

En el punto 4.2.4 de la Comunicación se menciona que está previsto trabajar en el diseño de metodologías e indicadores adecuados para el seguimiento del rendimiento logístico del mercado europeo de transportes. Es cierto que una mejora de las estadísticas proporcionaría una mejor comprensión del mercado y sus desarrollos, pero la Comisión debe tener en cuenta el hecho de que **ciertos datos podrían ser considerados "sensibles" desde el punto de vista comercial** y, por lo tanto, las empresas no deberían tener la obligación de proporcionar esta clase de datos.

Sin embargo, **CER está a favor de desarrollar estadísticas más avanzadas relativas al llamado "Tráfico intercity"**. Las cuotas de mercado de los distintos modos de transporte siempre se comparan sobre la misma base: el número de toneladas-kilómetros transportadas. Sin embargo, el transporte ferroviario (lo mismo que el transporte marítimo, la navegación interior y el transporte aéreo) no puede competir con el transporte por carretera en cortas distancias y CER, por tanto, cree que para obtener una representación más realista de la situación hace falta desarrollar estadísticas que diferencien el tráfico *intercity* de larga distancia del de corta distancia. Esto explicaría mejor cuál es en realidad la cuota de mercado del transporte ferroviario.

En Estados Unidos sí que existen estadísticas sobre el "Tráfico intercity". CER se reunió con la Comisión Europea a finales de 2005 para discutir este tema en particular, y la Comisión reconoció la utilidad de disponer de esos datos estadísticos. Por esta razón, CER muestra su asombro ante el hecho de que en la Comunicación de la Comisión no aparezca ninguna mención al "Tráfico intercity".

Asimismo, según lo convenido durante la reunión de consulta de la Comisión celebrada el 5 de octubre de 2006, CER, lo mismo que las demás organizaciones presentes, está a favor de incorporar metodologías e indicadores para el seguimiento del comportamiento medioambiental de las soluciones logísticas.

Utilización de la infraestructura

CER está de acuerdo en que la construcción de nuevas infraestructuras no debería ser un objetivo en sí. Sin

embargo, la realidad nos muestra que la infraestructura ferroviaria está cada vez más congestionada. Existen numerosos tramos en los que la capacidad ya supera el 100%, y esta situación va a empeorar en el futuro. Dos estudios realizados por UIC¹, publicados en 2004, muestran que, incluso llevando a cabo las inversiones previstas, la infraestructura estará saturada y, por lo tanto, esto impedirá el desarrollo del ferrocarril. Aunque la infraestructura ferroviaria reciba apoyo económico a través de los presupuestos de TEN-T y los Fondos Estructurales, **deben implementarse condiciones marco iguales a las de otros modos de transporte (por ejemplo, la Euroviñeta), para proporcionar la financiación adicional necesaria para la infraestructura.**

Hace falta prestar especial atención a la infraestructura ferroviaria situada en los puertos y áreas industriales. Dado que los puertos representan puntos de estrangulamiento significativos para el mercado del transporte de mercancías, es importante unir los puertos con su área de influencia interior, pero por desgracia esto no siempre ocurre, debido a la insuficiente inversión en infraestructuras y a la competencia desigual con el transporte por carretera. La situación actual podría resolverse mediante financiación europea de las infraestructuras ferroviarias en los puertos y mediante la concesión de unos estatutos específicos a estas infraestructuras. En las áreas industriales ocurre algo similar: en los últimos años, las áreas industriales de nueva construcción ya no se conectan a través de la red ferroviaria, sino que se ha dado preferencia a que estén próximas a la red de transporte por carretera. Sin embargo, esto podría constituir un incentivo importante para recurrir al ferrocarril para el transporte de mercancías, como modo respetuoso con el medio ambiente.

Reconocimiento de la calidad

La calidad es muy importante para los proveedores de logística y transportes, y en un mercado abierto, liberalizado, la calidad se irá convirtiendo cada vez más en una herramienta que ayude a las empresas a distinguirse unas de otras. Se trata de un elemento de responsabilidad empresarial de cada compañía y, por lo tanto, no debería ser objeto de regularización.

En la Comunicación, la Comisión Europea menciona la posibilidad de tener un sello de calidad para las cadenas logísticas o para los servicios individuales. Aunque CER naturalmente está a favor de que las empresas ofrezcan altos niveles de calidad, creemos que no deberían ser las autoridades las que determinen lo que deben implicar los niveles de calidad. Además, **las empresas ya se enfrentan a numerosos certifica-**

dos y sellos de calidad, en particular a las disposiciones de la norma ISO 9001. Instituir otro sello o norma, aun cuando sea compatible con otras iniciativas, no traerá ningún valor añadido.

En lugar de ello, la Comisión debería centrarse en promocionar formas de premiar a las empresas que ya utilicen o se conviertan al uso de las soluciones logísticas más respetuosas con el medio ambiente (véase el apartado A de este documento).

Una red para los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril

CER apoya plenamente la intención de la Comisión de proponer un plan de acción para estimular la aparición de una red ferroviaria orientada al transporte de mercancías y, en consecuencia, también ha contribuido al proceso de consultas. Sin embargo, CER se ha mostrado decepcionada por la visión de la Comisión, que carece de ambición y propone medidas que o bien no están relacionadas con el objetivo de crear una red ferroviaria orientada al transporte de mercancías o bien son más una cuestión comercial.

Una red adaptada a las necesidades del transporte de mercancías por ferrocarril es necesaria para crear un mercado logístico de mercancías optimizado. Por esa razón, CER apela a la Comisión para que tome en consideración las opiniones del sector ferroviario europeo y sus clientes (agencias de transporte y transportistas) a la hora de redactar el plan de acción para una red orientada al transporte de mercancías por ferrocarril, incluyendo la propuesta de encontrar la financiación adecuada a través de la aplicación del principio “el que contamina, paga”. Para más detalles, **se sugiere ver la respuesta de CER al “Documento de consulta de la Comisión sobre la implantación progresiva de una red ferroviaria orientada al transporte de mercancías”, de 22 de mayo de 2006, y también la posición de CER sobre una Red básica europea de transporte de mercancías por ferrocarril.**²

“Ventanilla única”

A la hora de ofrecer servicios logísticos intermodales se debería evitar, en efecto, la situación en la que los usuarios se vean sobrecargados con demasiados procedimientos cuando combinen los diferentes modos de transporte. CER desearía destacar que **el mercado ya ofrece “ventanillas únicas” (trámite administrativo único)**, y que también en este sentido se debería permitir el desarrollo autónomo del mercado sin la necesidad de intervenciones desde los Estados. Ciertamente,

según lo expresado en los Comentarios Generales, muchas empresas ferroviarias ofrecen también a sus usuarios servicios de transporte integrados, hechos a medida, incluidas las soluciones de transporte por camión para el último tramo. Esto reduce la necesidad de que los usuarios que elijan el transporte ferroviario tengan que recurrir a otros proveedores de transporte para el último tramo, quedando asimismo reducida la carga administrativa.

Normas de carga

La propuesta que hizo en 2003 la Comisión de armonizar las unidades de carga intermodales (modificada en 2004)³ se menciona como una solución al problema de gestionar las operaciones entre los distintos modos. Aunque las iniciativas para promover la intermodalidad e interoperabilidad son bienvenidas, CER tiene algunas preocupaciones sobre ésta en particular. En el Anexo I del documento en cuestión se mencionan los requisitos esenciales para las unidades de carga intermodales y se afirma que una unidad debe “permitir la manipulación eficiente de los contenedores (ISO Serie 1) y de las cajas móviles apilables, teniendo en cuenta la eficiencia en los transbordos”. Tales medidas no traerían consigo la armonización, sino que forzarían la salida progresiva del mercado de las cajas móviles. Para un número significativo de movimientos dentro de Europa, donde la competencia de la carretera es enorme, los usuarios tienden a decidirse a favor de equipamiento con laterales totalmente abiertos y acceso desde el techo, que se transborda desde el ferrocarril a la carretera en la terminal y, por tanto, solamente resulta necesario que sea apilable en determinadas ocasiones. **A la hora de desarrollar una nueva norma es deseable que la Comisión Europea no se decida por una que sea aplicable sólo al transporte marítimo.** Medidas como la descrita no favorecen la creación de una situación de igualdad de condiciones en el negocio intermodal.

C. Comentarios sobre la evaluación de impacto

Tarifificación del transporte

En la evaluación de impacto de la Comunicación, la Comisión Europea describe las posibles opciones que permitirían el cumplimiento de los objetivos establecidos. Una de las opciones consiste en tomar medidas en el ámbito de la tarifificación del transporte internalizando los costes externos del mismo. Sin embargo, esta opción se ha descartado porque la Comisión cree que:

*“La política de tarifificación podría considerarse parte de una estrategia más amplia sin interferencias negativas, pero implementada por sí sola, sin una base sólida, podría resultar contraproducente. Asimismo, la implementación de una política de tarifificación sin disponer de un marco estratégico podría no ser una solución ideal”.*⁴

CER cree que la Comisión ha descartado esta medida de manera prematura. Aun reconociendo que la tarifificación de transportes no propiciará, por sí sola, el cumplimiento de los objetivos exigidos en el campo de la logística, reconoce que sí será un importante punto de partida (en combinación con una adecuada inversión en infraestructuras) para crear una situación de igualdad de condiciones en todos los modos de transporte y promocionar una cadena logística más eficaz. La Comunicación va dirigida a todos los modos de transporte y la Comisión recalca que cada uno debería operar de la manera más eficiente. **Para conseguirlo, los modos de transporte tendrían que poder operar bajo las mismas condiciones, pero éste todavía no es el caso.** En la actualidad, el transporte por carretera no paga a la sociedad la totalidad de los gastos que ocasiona. En la Revisión Intermedia del Libro Blanco del Transporte⁵, publicada recientemente, la Comisión anuncia su determinación de presentar un modelo aplicable para la evaluación de los costes externos y de utilizarlo como base para los futuros cálculos de los cánones de acceso a la infraestructura. CER da la bienvenida a la iniciativa, pero insta a la Comisión para que desarrolle esta herramienta antes de que se acabe el plazo de junio de 2008.

El problema del trato equitativo entre los modos es todavía más esencial en los países de Europa Central y del Este. El transporte de mercancías por ferrocarril en estos países está particularmente obstaculizado por el hecho de que las subvenciones cruzadas desde los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril a los servicios de tráfico de viajeros afectan a la estructura de costes del transporte de mercancías por ferrocarril, empeorando su posición competitiva frente al transporte de mercancías por carretera. En su Revisión Intermedia del Libro Blanco del Transporte, la Comisión reconoce este problema. CER insta a la Comisión para que actúe con celeridad en la resolución de esta situación como la mejor manera de promover un correcto equilibrio entre los modos de transporte, condición indispensable para el buen funcionamiento del mercado logístico.

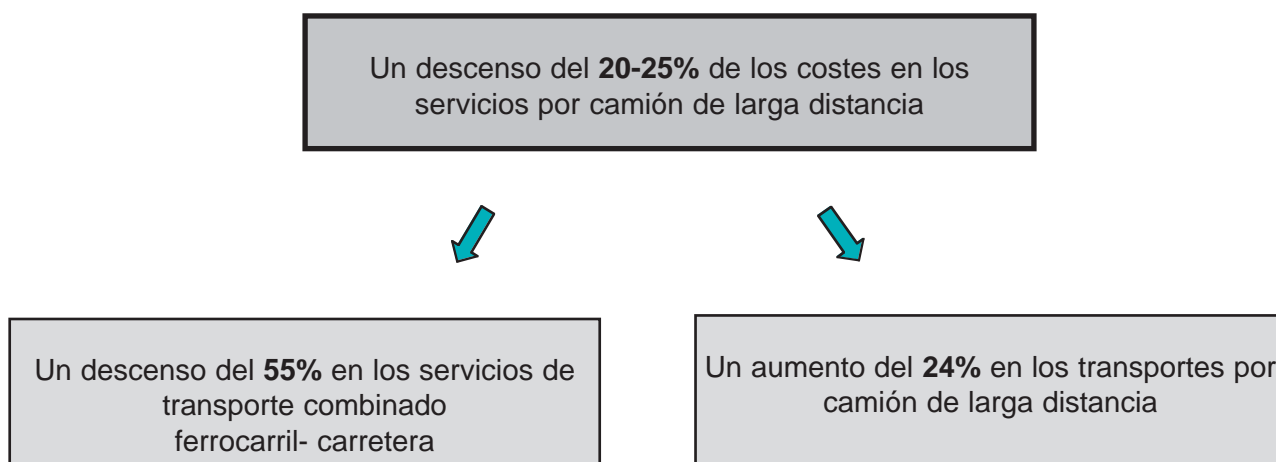
Concepto modular

En su evaluación de impacto, la Comisión menciona en varias ocasiones⁶ el llamado “concepto modular” como una solución para reducir el número de camiones en la carretera. A pesar de que el “concepto modular” ofrece algunas ventajas aparentes con respecto al uso de camiones más pesados (de hasta 60 toneladas), CER también querría destacar las desventajas derivadas de permitir la presencia de estos camiones en las carreteras.

Por ejemplo, el daño causado por los camiones más pesados en la infraestructura es considerable. Asimismo, numerosas partes de la infraestructura (los puentes, el pavimento, así como los pasos a nivel) tendrían que ser adaptadas para admitir estos camiones más pesados y/o más largos. Aunque el uso de camiones más pesados y/o más largos incrementaría la eficiencia del transporte por carretera, el uso de camiones más pesados en particular tendría efectos secundarios

que no se deberían ignorar, ya que son completamente contrarios al objetivo primario de racionalizar el transporte por carretera.

Un reciente estudio publicado por UIRR⁷ sobre la introducción de camiones más largos y pesados en Europa ha puesto de relieve otro efecto, hasta ahora no previsto: la introducción de vehículos más largos y pesados tendría como resultado un aumento del transporte por carretera, contrario a los argumentos de los que apoyan esta medida. El estudio defiende que los vehículos más largos y pesados provocarían un descenso del 20-25% en los costes de los servicios de transportes por camión de larga distancia, lo que llevaría a un aumento de la demanda del transporte por carretera, provocando así un incremento del 24% de los transportes por carretera de larga distancia. Otra consecuencia sería un descenso de hasta el 55% en los servicios de transporte combinado ferrocarril-carretera.



Por lo tanto, el resultado de permitir la circulación de vehículos más largos y pesados sería un desvío inapropiado de tráfico ferroviario hacia el transporte por carretera, cosa que produciría una mayor congestión, un incremento del consumo de combustible y más contaminación. Y no sólo se transferiría tráfico a las carreteras, sino que también aumentaría el transporte en términos absolutos: los costes del transporte por carretera bajarían, lo que crearía una mayor demanda de servicios de transporte. También se vería afectada negati-

vamente la seguridad en las carreteras, ya que los índices de accidentes mortales para cualquier configuración de camiones dada se incrementan con el peso, y el transporte por carretera ya posee cifras de accidentes con resultado de lesiones y muerte que superan las del transporte ferroviario. **Por lo tanto, aunque la intención que hay detrás de la idea de permitir la circulación de estos vehículos más largos y pesados consistiría en aliviar la congestión en el sector del transporte por carretera, el resultado sería de hecho justo el contrario, y la Comisión no puede tener esta finalidad.**

D. Conclusión

A modo de conclusión, CER desearía recalcar que la mayoría de los aspectos importantes que todavía deben abordarse a nivel político en el ámbito de la intermodalidad tienen que ver con el establecimiento de una situación de igualdad de condiciones para todos los modos de transporte, donde cada modo asumiría todos sus costes (tanto internos como externos), y los fondos obtenidos servirán para financiar nuevas infraestructuras para los modos de transporte respetuosos con el medio ambiente. Sólo con esa igualdad de condiciones podrá desarrollarse la verdadera intermodalidad de manera equilibrada.

Aparte de este aspecto específico, cualquier intervención de las autoridades públicas en lo que se refiere a la libre actuación de los participantes en el mercado podría ser contraproducente si se compara con lo que pueden conseguir los propios operadores adaptándose a las demandas del mercado y de los usuarios.

* * *

Para más información, por favor, diríjase a:

Jacques DIRAND en +32.2.213.08.78 (jacques.dirand@cer.be) o
Denise KWANTES en +32.2.213.08.91 (denise.kwantes@cer.be)

NOTAS

¹ UIC: Unión Internacional de Ferrocarriles. El primer estudio es el elaborado por el Grupo de Transporte Combinado de UIC sobre reservas de capacidad, disponible en <http://www.uic.asso.fr/tc/>. El segundo es el Plan Maestro de Infraestructuras Ferroviarias Europeas (ERIM), que puede consultarse en http://www.uic.asso.fr/infra/ERIM_73.html.

² Ambos documentos están disponibles en la página web de CER, www.cer.be. En español se han publicado en el documento nº 17 de la serie Estrategias Ferroviarias Europeas.

³ Propuesta modificada de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las unidades de carga intermodales, COM(2004) 361 final, 30.4.2004.

⁴ SEC(2006)818, 28.06.2006, p. 19

⁵ Comunicación "Por una Europa en movimiento – Movilidad sostenible para nuestro continente", COM(2006) 314 final, 22.02.2006.

⁶ Por ejemplo, p. 6 y p.9

⁷ UIRR: Asociación Internacional de Empresas de Transporte Combinado Ferrocarril-Carretera. UIRR encargó un estudio a TIM Consult, Impacto sobre la competencia de la Introducción de *Gigaliners* en el Transporte Combinado en Europa, (Francfort, 7 de septiembre de 2006), disponible en http://www.uirr.com/document/news/UIRR_Pressekonferenz070906_EN.fi.pdf

Números anteriores

- 1.- **El futuro del ferrocarril.**
Conferencia de Tom Winsor, regulador ferroviario del Reino Unido (Febrero 2004)
- 2.- **Estudio sobre Reservas de Capacidad de la Infraestructura para Transporte combinado en 2015.**
UIC, Grupo de Transporte Combinado (Mayo 2004)
- 3.- **Oficina del Regulador Ferroviario. Memoria Anual 2003-2004.**
Regulador Ferroviario Británico (Mayo 2004)
- 4.- **Invertir en la red ferroviaria europea para mantener la movilidad de viajeros y mercancías en Europa.**
Documentos de posición de UIC, CER y EIM (Octubre 2004)
- 5.- **Datos sobre la competencia en el mercado europeo del transporte: estudio de investigación.**
Estudio FACORA, UIC (Noviembre 2004)
- 6.- **El tercer paquete ferroviario**
Documentos de Posición CER y EIM (septiembre 2004). Informe de Progreso CER (Mayo 2005)
- 7.- **Die Bahn. Informe sobre la competencia.**
DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2004)
- 8.- **Reforma ferroviaria y cánones de acceso a la infraestructura ferroviaria**
CEMT Conferencia Europea de Ministros de Transporte (Abril 2005)
- 9.- **Die Bahn. Informe sobre la competencia.**
DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2005)
- 10.- **Aspectos económicos de la reforma ferroviaria de la UE.**
Octavo Informe de Brujas sobre Política Económica Europea (Septiembre 2004)
- 11.- **Memoria de Responsabilidad Social Corporativa 2005**
Network Rail, Administrador de Infraestructura británico (Octubre 2005)
- 12.- **Transporte ferroviario de Servicio Público en la Unión europea: una perspectiva general.**
Informe CER. (Noviembre 2005)
- 13.- **Análisis de desarrollo real de la política europea de transportes: implementación del Primer Paquete Ferroviario y revisión del Libro Blanco sobre los Transportes.**
Revisión conjunta EIM, ERFA, ERFCP (Diciembre 2005)
- 14.- **ERTMS – Por un tráfico ferroviario fluido y seguro: un gran proyecto industrial europeo / Factores clave para el éxito de su implementación**
Comisión Europea. DG Energía y Transportes (Diciembre 2005)
- 15.- **GALILEO. Aplicaciones ferroviarias. Hoja de ruta para la implementación.**
UIC. Octubre 2005
- 16.- **El Ferrocarril en Gran Bretaña: por buen camino**
Conferencia de George Muir. Director General de ATOC (Febrero 2006)
- 17.- **Hacia “Una Red Básica de Transporte de Mercancías por Ferrocarril”**
Documento de consulta de la Comisión Europea y documentos de posición EIM y CER (Junio 2006)

- 18.- **Preparar la movilidad de mañana.**
Comunicación de la Comisión Europea (Marzo 2006)
- 19.- **Transporte y Medio Ambiente: enfrentarse a un dilema.**
Informe de la Agencia Europea de Medioambiente, EEA (Marzo 2006)
- 20.- **Memoria 2005 (Term 2005).**
CER (Marzo 2006)
- 21.- **Implementación Directivas de interoperabilidad (alta velocidad y convencional).**
Informe de progreso de la Comisión Europea al Parlamento Europeo (Noviembre 2006)
- 22.- **Revitalización del Transporte Europeo de Mercancías mediante un intercambio eficiente de Información. “Estrategia para mejorar el servicio a los clientes mediante el uso inteligente e innovador de Aplicaciones Telemáticas para la regulación del Transporte de mercancías”.**
Informe CER (Noviembre 2006)