



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. INTRODUCCIÓN

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 de transportes en lo 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 mediante 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 comodidad, es decir, el uso eficiente de los diferentes modos, tanto individualmente como en combinaciones, resultará en una utilización óptima y sostenible de recursos.

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

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 complementaridad 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;

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.

- «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 esta cooperación 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

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).

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 LOGÍSTICA 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

⁵ COM(2006) 79 final.

⁶ Ref. Reglamento (CEE) n° 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.

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/EDIFACT) y nuevas plataformas de comunicaciones (p. ej., XML).

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/.

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 acarrearán 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 cómodas. 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

¹⁰ Decisión nº 884/2004/CE.

¹¹ ISL, Bremen, enero de 2006.

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

¹² COM(2005) 609 final.

¹³ COM(2006) 275 final.

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 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 las necesidades 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 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

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.

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 comodidad 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.