



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 18.10.2007
COM(2007) 607 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Plan de acción para la logística del transporte de mercancías

{SEC(2007) 1320}
{SEC(2007) 1321}

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Plan de acción para la logística del transporte de mercancías

1. INTRODUCCIÓN

En la evaluación intermedia del Libro Blanco de 2001¹ se subraya el papel esencial que desempeña la logística para garantizar la movilidad sostenible y competitiva en Europa y para contribuir al logro de otros objetivos, como un medio ambiente más limpio, la seguridad del abastecimiento energético, y la seguridad y la protección del transporte.

La logística del transporte de mercancías se ocupa de la planificación, la organización, la gestión, el control y la ejecución de las operaciones de transporte de mercancías en la cadena de suministro. Es uno de los motores de la competitividad europea y, por tanto, un factor indispensable para la realización de la Agenda renovada de Lisboa para el crecimiento y el empleo. Las redes de producción y de distribución dependen de la existencia de cadenas logísticas eficaces y de alta calidad para organizar el transporte de materias primas y de productos acabados a través de la UE y más allá de sus fronteras. Es ante todo una actividad comercial y una tarea que incumbe a la industria. Sin embargo, corresponde a las autoridades crear las condiciones marco adecuadas.

Según las estimaciones disponibles, la cuota de la industria logística en Europa se acerca al 14 % del PIB. Durante los últimos años, este sector ha registrado tasas de crecimiento superiores a la media de las economías europeas. Por ejemplo, el valor del comercio intra y extracomunitario ha aumentado un 55 % desde 1999. Este crecimiento es fruto de la integración europea, de la liberalización y del coste relativamente bajo del transporte de mercancías, todo lo cual se ha traducido en cambios de los modelos de producción y comerciales, tanto dentro de la UE como a nivel mundial. Una consecuencia de este crecimiento es el fuerte aumento del transporte marítimo de línea regular y del comercio en contenedores, lo que a su vez está provocando altos niveles de congestión en algunos puertos marítimos y en sus áreas de influencia.

Europa cuenta con varias empresas de logística punteras a nivel mundial. Un marco europeo adecuado para la logística puede constituir una plataforma en la que debatir sobre cuestiones relacionadas con este ámbito con otros socios comerciales.

Debe llevarse a cabo una política en materia de logística a todos los niveles de gobernanza. A este respecto, cada vez es más necesario disponer en la UE de un enfoque coherente que permita reforzar la cooperación y la coordinación entre las diferentes dimensiones de la política de transporte y que se convierta en un factor subyacente en la toma de decisiones.

¹ COM(2006) 314.

El presente plan de acción para la logística del transporte de mercancías es una de las diversas iniciativas políticas puestas en marcha conjuntamente por la Comisión Europea para mejorar la eficiencia y la sostenibilidad del transporte de mercancías en Europa². Presenta una serie de acciones a corto y medio plazo que ayudarán a Europa a hacer frente a sus desafíos actuales y futuros y a ofrecer un sistema de transporte de mercancías competitivo y sostenible en Europa. Deberá tenerse en cuenta la dimensión exterior de todas estas acciones, con el fin de integrar de manera eficiente a los terceros países y, en particular, a los países vecinos, en la cadena logística.

1.1. El camino recorrido

En junio de 2006, la Comisión Europea publicó una Comunicación sobre la logística del transporte de mercancías en Europa³.

Esta Comunicación y las ideas propuestas en la misma recibieron el respaldo del Consejo de Transportes en diciembre de 2006⁴. El Parlamento Europeo emitió un dictamen positivo en septiembre de 2007⁵. El Comité Económico y Social Europeo acogió en general con satisfacción el enfoque adoptado por la Comisión⁶.

Los temas presentados en el plan de acción se basan en extensas consultas con los interesados.

2. MEDIDAS

2.1. Transporte electrónico de mercancías y sistemas de transporte inteligente

Las tecnologías avanzadas de la información y la comunicación (TIC) pueden contribuir considerablemente a la comodalidad, al mejorar la gestión de las infraestructuras, del tráfico y de las flotas, el seguimiento y la localización de las mercancías en las redes de transporte y la conexión entre empresas y administraciones. Sin embargo, deben salvarse una serie de obstáculos para conseguir una utilización más extendida y completa de las TIC en la logística del transporte de mercancías, en particular la insuficiente normalización en los intercambios de información y las capacidades dispares de los agentes del mercado a la hora de utilizar las TIC. Los requisitos legales también pueden entorpecer el uso de las TIC. Además, deben tenerse en cuenta los problemas relativos a la privacidad y la seguridad de los datos.

El concepto de transporte electrónico de mercancías («flete electrónico») da la idea de un flujo, electrónico y sin papel, de información, que asocia el flujo físico de mercancías con un rastro electrónico mediante las TIC. Incluye la capacidad de seguir y localizar las mercancías en su desplazamiento en los diferentes modos de transporte y de automatizar el intercambio de datos relativos al contenido con fines reglamentarios o comerciales. Con las nuevas tecnologías, como la identificación por

² Agenda de la UE relativa al transporte de mercancías, COM(2007) 606.

³ COM(2006) 336.

⁴ 12 de diciembre de 2006.

⁵ P6_TA(2007)0375.

⁶ TEN/262.

radiofrecuencia (RFID)⁷ y el uso del sistema Galileo de posicionamiento por satélite, estas operaciones serán más prácticas y asequibles. Las mercancías deberían ser identificables y localizables independientemente del modo de transporte y, para ello, es necesario establecer interfaces estándar en los diferentes modos de transporte y garantizar su interoperabilidad.

El concepto de «flete electrónico» podría conducir, en el futuro, a la aparición de una «Internet de las mercancías», donde la información estaría disponible en línea de manera segura, al igual que sucede actualmente con la «Internet de las personas». Una de sus características sería la capacidad de visualizar y comparar la información en línea sobre los servicios prestados por los operadores de transporte de mercancías. Otra sería la simplificación administrativa. La experiencia muestra que los sistemas de información para los datos administrativos pueden también utilizarse en las comunicaciones entre empresas.

La implantación de un sistema para el intercambio de información marítima de buque a tierra, de tierra a buque y entre todos los interesados, recurriendo a servicios como SafeSeaNet, LRIT (Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques) y AIS (Sistema de Identificación Automática de Buques), aumentará la seguridad y la rapidez de la navegación y las operaciones de logística, mejorando de esta forma la integración del transporte marítimo con otros modos de transporte (programa marítimo electrónico).

El despliegue de sistemas como RIS (Servicios de Información Fluvial), ERMTS (Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario), TAF (*Telematic Applications for Rail Freight*, aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías por ferrocarril) y VTMS (Sistemas de información y gestión del tráfico de buques) muestra los progresos conseguidos en otros modos de transporte. En el transporte por carretera, sin embargo, el despliegue de sistemas de transporte inteligente (STI) para ayudar a gestionar mejor la infraestructura y las operaciones de transporte es lento. Una estrategia coherente para el despliegue de STI, incorporando los requisitos específicos del transporte por carretera, por ejemplo los sistemas de navegación, los tacógrafos digitales y los sistemas de peaje, podría contribuir notablemente a un cambio sustancial de la cadena logística.

Por consiguiente, la Comisión está preparando una iniciativa importante en materia de STI para 2008, que fijará un plan de trabajo detallado para el desarrollo y despliegue de estos sistemas en Europa, abordando también las principales aplicaciones tecnológicas pertinentes para la logística del transporte de mercancías.

Flete electrónico

En colaboración con los interesados, elaborar un plan de trabajo para la implantación del flete electrónico, basándose en el concepto de «Internet de las mercancías» e identificando los ámbitos problemáticos en los que se requiere la intervención de la UE, por ejemplo la normalización.

Plazo: Identificación de los ámbitos de acción para 2009.

⁷ COM(2007) 96 final.

Trabajar con vistas a una norma para los flujos de información, con el fin de garantizar la integración y la interoperabilidad modal a nivel de los datos y de proporcionar una arquitectura de datos abierta y robusta, fundamentalmente para los flujos de datos entre las empresas y la Administración y entre las Administraciones.

Plazo: 2010.

Mandato para trabajar sobre un conjunto de datos estándar que permitan describir las mercancías, inclusive con fines reglamentarios (teniendo también en cuenta los requisitos en vigor para la mercancías peligrosas, los animales vivos, etc.), y tecnologías como la RFID.

Plazo: 2009.

Formular una propuesta sobre el programa marítimo electrónico.

Plazo: 2009.

En el contexto del plan de acción STI

Elaborar un marco para el desarrollo de las aplicaciones STI que aborden también la logística del transporte de mercancías, en particular el seguimiento del transporte de mercancías peligrosas y de animales vivos, el seguimiento y la localización, y los mapas digitales.

Plazo: 2009.

Elaborar un marco reglamentario para la normalización de las especificaciones funcionales relativas a un interfaz único (unidad de a bordo) con vistas al suministro y el intercambio de información entre las empresas y la Administración y entre las empresas.

Plazo: 2010.

Acelerar los trabajos con vistas a la interoperabilidad del cobro electrónico de cánones⁸, e incorporar los componentes necesarios al interfaz único.

Plazo: 2008.

2.2. Calidad y eficiencia sostenibles

2.2.1. Labor continua de determinación de los «puntos de estrangulamiento»

En 2006 se invitó a los interesados a identificar los obstáculos operativos, los relacionados con la infraestructura y los de carácter administrativo; se detectaron cerca de 500 «puntos de estrangulamiento». Gracias a este inventario, se dispone, por primera vez, de una visión global de los obstáculos específicos que entorpecen la logística del transporte de mercancías en Europa. Representantes industriales y de los

⁸ Directiva 2004/52/CE.

poderes públicos se han ofrecido voluntariamente para actuar como puntos de contacto de los agentes del sector de la logística y para ayudar a analizar y proponer soluciones a los puntos de estrangulamiento notificados.

Continuar la labor de determinación de los puntos de estrangulamiento en la logística del transporte de mercancías y acelerar los trabajos de búsqueda de soluciones prácticas al respecto, siempre que sea posible, considerando en su caso la posibilidad de recurrir a la vía jurídica.

Plazo: Continuo Primeros resultados para 2008.

2.2.2. *Formación y personal en el ámbito de la logística del transporte de mercancías*

En muchas áreas de la logística del transporte de mercancías se observa una escasez de personal cualificado. Por consiguiente, la UE, en estrecha colaboración con los interlocutores sociales, examinará medidas para aumentar el atractivo de las profesiones logísticas y para fomentar la movilidad transfronteriza del personal. En este contexto, los instrumentos de la política de cohesión (el Fondo Social Europeo y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional) podrían contribuir a aliviar esta situación centrandose en las intervenciones en la formación (acciones e infraestructuras).

Hoy en día, la formación impartida por las universidades y otras instituciones varía considerablemente en Europa. Se requieren esfuerzos para focalizar y mejorar las cualificaciones del personal logístico, especialmente reforzando las competencias en materia de transporte, y para apoyar la formación continua. Un certificado europeo, de carácter voluntario, para la logística del transporte de mercancías contribuiría positivamente a la coherencia y la calidad de la formación en Europa. Podría además centrarse en todos los niveles de competencia y diferenciar, en caso necesario, entre las exigencias específicas de cada sector o constituir un certificado básico con vistas a una formación adicional específica ofrecida por la propia industria. Una certificación mutuamente reconocible en el ámbito de la logística del transporte de mercancías y ámbitos relacionados (por ejemplo, almacenaje) puede facilitar la movilidad. Conviene tener debidamente en cuenta las normas de formación existentes.

La Comisión trabajará con los interlocutores sociales europeos y otros interesados pertinentes en la confección de una lista de cualificaciones mínimas y requisitos de formación a diferentes niveles de especialización, que se incorporará a un marco que permita garantizar el reconocimiento mutuo de los certificados de formación.

Plazo: 2009.

La Comisión entablará un diálogo con los interlocutores sociales europeos con el fin de buscar maneras de mejorar el atractivo de las profesiones en el ámbito de la logística del transporte y hará hincapié en la posibilidad de centrar las intervenciones de la política de cohesión de la UE en la formación en materia de logística.

Plazo: Inicio en 2008, continua después.

2.2.3. *Mejora del rendimiento*

Los indicadores del rendimiento de las cadenas logísticas del transporte de mercancías son instrumentos útiles para fomentar la calidad del servicio. También pueden utilizarse para medir los impactos ambientales y sociales. Ya existen estos indicadores para el transporte ferroviario combinado, el transporte aéreo y el transporte marítimo de corta distancia. No obstante, no existe todavía un sistema común de indicadores de rendimiento para todos los modos o para la logística del transporte de mercancías.

Elaborar, en consulta con los interesados, un conjunto básico de indicadores genéricos especialmente adecuados para medir y registrar el rendimiento (por ejemplo, sostenibilidad, eficiencia, etc.) de las cadenas logísticas del transporte de mercancías, con el fin de fomentar un cambio hacia formas más eficientes y limpias de transporte y de mejorar en general el rendimiento de la logística⁹. La Comisión se planteará entonces la posibilidad de incorporarlos a un código de mejores prácticas o una recomendación.

Plazo: Para finales de 2009.

2.2.4. *Evaluación comparativa de las terminales intermodales*

La eficiencia de las terminales intermodales, incluidos puertos y aeropuertos, es crucial para el rendimiento de la logística y merece un esfuerzo específico de evaluación comparativa, inspirado en la iniciativa destinada a fomentar indicadores de rendimiento mencionada anteriormente. Debería definirse un conjunto de parámetros de referencia genéricos (tanto estáticos como dinámicos) de ámbito europeo, que permitan una mayor especificación a nivel local. Los parámetros de referencia deben establecerse en estrecha cooperación con la industria y gozar de una difusión adecuada.

Debido a sus diferentes características, conviene distinguir claramente entre las terminales terrestres, los puertos marítimos, los aeropuertos y los puertos de navegación interior.

Elaborar, junto con la industria, un conjunto de parámetros de referencia (dinámicos y estáticos) genéricos aplicables a las terminales, empezando por las terminales terrestres multimodales, e incorporarlos a un código de mejores prácticas o una recomendación y difundir información al respecto.

Plazo: 2010.

2.2.5. *Fomento de las mejores prácticas*

El transporte multimodal de mercancías todavía está relativamente infrautilizado. Ello puede obedecer al desconocimiento de las ventajas de los demás modos, la falta de integración entre los modos de transporte o los costes adicionales del transbordo. Estos problemas pueden resolverse mediante una amplia iniciativa de difusión de

⁹ Decisión 1600/2002/CE.

buenas prácticas y de asistencia, recurriendo a las redes de los centros de logística y ampliando el ámbito de operación de los Centros de promoción del transporte marítimo de corta distancia (*European Shortsea Network*, ESN) a la logística del transporte terrestre.

Ampliar las funciones de los Centros de promoción del transporte marítimo de corta distancia y su red europea a la logística del transporte terrestre.

Plazo: Continuo

Establecer una red entre los centros de logística y fomentar las iniciativas industriales para el intercambio de experiencias y la difusión de las mejores prácticas.

Plazo: 2010.

2.2.6. *Datos estadísticos*

A pesar del volumen considerable de información estadística disponible, ésta no ofrece un panorama fiable del mercado de la logística en Europa. Deben elaborarse indicadores y medios de medición adecuados que permitan evaluar la situación y su evolución en el tiempo. Asimismo, debería limitarse lo más posible la carga administrativa para los Estados miembros o las empresas.

La Comisión, junto con los interesados, analizará el volumen de datos disponibles sobre la logística del transporte de mercancías en los diferentes modos, determinará las necesidades de datos a este respecto y evaluará las mejoras que deben introducirse en la recopilación de información estadística.

Plazo: 2009.

2.3. **Simplificación de las cadenas de transporte**

2.3.1. *Simplificación de los trámites administrativos*

La industria de la logística debe cumplir requisitos reglamentarios derivados de consideraciones administrativas.

La simplificación y la descentralización de los intercambios de información relacionados con las mercancías pueden reducir sustancialmente el coste de los requisitos reglamentarios, especialmente si se utilizan las tecnologías de la información y la comunicación. La legislación que regula el despacho aduanero permite el despacho a libre práctica en el puerto de las mercancías no comunitarias o someterlas a un régimen de tránsito para su despacho en la aduana de destino.

El trabajo debería inspirarse en las iniciativas adoptadas a raíz de la propuesta de Decisión de la Comisión relativa a un entorno sin soporte papel en las aduanas y el comercio¹⁰. La propuesta establece un marco en el cual la información de los operadores económicos debería facilitarse una sola vez («ventanilla única») y las

¹⁰ COM(2005) 609.

mercancías serían controladas por las autoridades al mismo tiempo y en el mismo lugar («trámite administrativo único»).

La Comisión trabajará en la creación de un «espacio europeo de transporte marítimo sin barreras», en el que sea posible seguir los desplazamientos de los buques y sus mercancías de forma segura y fiable, reduciendo así la necesidad de efectuar controles individuales en las operaciones de transporte entre puertos comunitarios. De esta forma, el transporte marítimo de corta distancia podría beneficiarse plenamente del mercado interior.

Crear una ventanilla única (punto de acceso único) y un trámite administrativo único en todos los modos.

Plazo: Operativo para 2012.

Formular una propuesta legislativa relativa a la simplificación y la facilitación del transporte marítimo de corta distancia con vistas a un espacio de transporte marítimo sin barreras.

Plazo: 2008

2.3.2. *Documento único de transporte*

En la actualidad se requiere un documento de transporte para el transporte de mercancías¹¹. Normalmente, cada modo de transporte tiene sus documentos específicos. Existen documentos para el transporte multimodal, pero no se utilizan con la debida frecuencia en formato electrónico. Por consiguiente, la Comisión trabajará en pro del establecimiento de un único documento europeo de transporte que pueda utilizarse en todos los modos, lo que facilitará el transporte multimodal de mercancías y mejorará el marco que ofrecen las cartas de porte multimodal o los manifiestos multimodales. Examinará las posibilidades de que este documento sea de carácter facultativo y de ofrecerlo en formato electrónico.

En consulta con las partes interesadas, la Comisión estudiará los detalles y el valor añadido de establecer un documento de transporte único para todo transporte de mercancías, con independencia del modo de transporte. La Comisión se planteará entonces la elaboración de una propuesta legislativa adecuada.

Plazo: 2009.

2.3.3. *Responsabilidad*

El transporte multimodal genera costes de fricción derivados de la ausencia de un régimen de responsabilidad uniforme e intermodal. Se está trabajando a nivel mundial (UNCITRAL) en la creación de una estructura reguladora multimodal en materia de responsabilidad, pero si no se avanza rápidamente, la Comisión empezará a explorar otras opciones para Europa:

¹¹ Reglamento nº 11/60 y Directiva 92/106/CE.

- (1) Podría preverse un acto jurídico con una cláusula estándar de responsabilidad para todas las operaciones de transporte. Podría tratarse de una cláusula de reserva («fall-back»), es decir, una cláusula que se aplicaría automáticamente salvo acuerdo en contrario entre las partes de un contrato de transporte. Las partes contratantes podrían también mencionarla explícitamente en el contrato de transporte.
- (2) Podrían colmarse las lagunas existentes entre los regímenes internacionales vigentes en materia de responsabilidad, de forma que queden cubiertas las partes de la cadena logística que se sitúan actualmente entre los regímenes de responsabilidad basados en el modo.

Evaluar la necesidad de introducir en la UE una cláusula estándar de responsabilidad (de reserva).

Plazo: Consultas de aquí a 2008, posible propuesta en 2009.

Evaluar la necesidad de un instrumento jurídico que permita cubrir todos los regímenes internacionales en vigor, basados en el modo, en toda la cadena logística multimodal.

Plazo: Consultas de aquí a 2009, posible propuesta en 2010.

2.3.4. *Protección*

Se trata de la protección contra los delitos, la delincuencia organizada y los actos ilícitos intencionados, como el terrorismo, así como su prevención. La protección se está convirtiendo cada vez más en una parte intrínseca de la calidad logística y del rendimiento competitivo. En cuanto a la seguridad de la cadena de suministro del comercio exterior, se ha revisado el Código Aduanero¹² y se ha introducido el concepto de operador económico autorizado, estableciéndose a la vez requisitos mínimos de seguridad y protección aplicables a partir de 2008.

Hay que buscar el equilibrio entre unos procedimientos de protección que respondan a los requisitos más exigentes y la fluidez de los intercambios comerciales. Por ejemplo, antes de tomar decisiones, habría que considerar cuidadosamente el valor añadido y los efectos globales en los flujos comerciales de una inspección de todos los contenedores. Las tecnologías inteligentes pueden utilizarse para evitar retrasos, y la normalización y las mejores prácticas, para minimizar los efectos del requisito de protección en los flujos comerciales.

La revisión de la legislación relativa a la protección marítima y portuaria brindará la oportunidad de evaluar los requisitos para el acceso portuario y de examinar el desarrollo de un modelo europeo de tarjetas de acceso múltiuso.

Iniciar la elaboración de normas europeas, de conformidad con la legislación, los convenios y las normas internacionales en vigor, con el fin de facilitar la integración segura de los modos de transporte en la cadena logística.

¹² Reglamento (CE) nº 648/2005.

Plazo: 2008

En el contexto de los trabajos sobre las directrices y las normas mínimas de protección marítima y portuaria, simplificar los requisitos de acceso a los puertos.

Plazo: 2008.

2.4. Dimensiones de los vehículos y normas de carga

Aunque la legislación europea¹³ fija límites globales para las dimensiones y los pesos de los vehículos en el tráfico internacional y para las dimensiones en el tráfico nacional, deja cierto margen de maniobra a los Estados miembros. Ello es fuente de incoherencias para los operadores y dificulta la aplicación. Al mismo tiempo, los progresos tecnológicos y los nuevos requisitos de transporte cuestionan las normas aplicables actualmente. Aunque quizá resultaría oportuno revisar la legislación europea vigente, es necesario tener en cuenta los posibles efectos de cualquier modificación de los límites actuales en la seguridad vial, la eficiencia energética, las emisiones de CO₂, las emisiones nocivas, la infraestructura viaria y las operaciones de transporte intermodal, en particular el transporte combinado. Asimismo, debería evaluarse si es necesario adoptar criterios más estrictos para los vehículos, sus equipamientos y los conductores, y restricciones en relación con la elección de itinerarios.

Para facilitar el transbordo intermodal y tener en cuenta los progresos tecnológicos, conviene modificar la propuesta de Directiva relativa a las unidades de carga intermodales¹⁴, con el fin de aumentar la competitividad del transporte intermodal de mercancías. El objetivo de la propuesta es reducir los costes de fricción en las operaciones de manutención al pasar de un modo de transporte a otro, normalizando determinadas características de la manutención de las unidades de carga intermodales y mejorar la seguridad del transporte introduciendo una inspección periódica de todas las unidades. Se otorgará a cada organismo de normalización de la UE un mandato para la elaboración de nuevas normas relativas a las unidades de carga que puedan utilizarse en los diferentes modos de transporte.

Estudiar distintas opciones para una modificación de las normas relativas al peso y las dimensiones de los vehículos y evaluar el valor añadido de una actualización de la Directiva 96/53/CE.

Plazo: 2008.

Adaptar al progreso técnico la propuesta de 2003 relativa a las unidades intermodales de carga.

Plazo: 2007.

Otorgar un mandato para establecer una unidad estándar europea de carga intermodal que pueda utilizarse en todos los modos de superficie.

¹³ Directiva 96/53/CE.

¹⁴ COM(2003) 155 final.

Plazo: 2007.

Examinar la compatibilidad de las unidades de carga utilizadas en el transporte aéreo y otros modos, y, si procede, formular propuestas.

Plazo: 2010.

2.5. Corredores «verdes» para el transporte de mercancías

El concepto de corredores de transporte se caracteriza por una concentración del tráfico de mercancías entre los principales ejes y por las distancias relativamente largas del transporte. A lo largo de estos corredores, se animará a la industria a recurrir a la comodalidad y a la tecnología avanzada para acomodar volúmenes de tráfico cada vez mayores, fomentando al mismo tiempo la sostenibilidad ambiental y la eficiencia energética. Los corredores verdes reflejarán un concepto de transporte integrado en el que el transporte marítimo de corta distancia, el ferrocarril, las vías navegables interiores y la carretera se complementarán mutuamente para poder elegir un transporte respetuoso con el medio ambiente. Se equiparán con instalaciones de transbordo adecuadas en sitios estratégicos (como puertos marítimos, puertos interiores, estaciones de clasificación y otras terminales e instalaciones logísticas pertinentes) y con puntos de suministro de biocombustibles en un primer momento y, posteriormente, de otras formas de propulsión ecológica. Los corredores verdes podrían utilizarse para experimentar unidades de transporte innovadoras y respetuosas con el medio ambiente, y aplicaciones STI avanzadas. Hay varias iniciativas que coinciden en la promoción de este objetivo, por ejemplo la red ferroviaria orientada al transporte de mercancías, las autopistas del mar y NAIADES. Convendría tener en cuenta las oportunidades que ofrecen las orientaciones de la RTE-T sobre el desarrollo y la integración de las cadenas de transporte multimodal.

Un acceso justo y no discriminatorio a los corredores y a las instalaciones de transbordo es un requisito para la comodalidad y debe abordarse. Las restricciones de acceso al mercado de las operaciones en las terminales, en particular en puertos y estaciones de clasificación, pueden tener repercusiones en los clientes de estas instalaciones. Debería garantizarse a los operadores y clientes de estas instalaciones un acceso abierto y no discriminatorio, de conformidad con las normas del Tratado.

Definir los corredores verdes de transporte y organizar la cooperación entre las autoridades y los operadores de logística del transporte de mercancías, con el fin de definir las mejoras necesarias para garantizar una infraestructura adecuada para el transporte sostenible.

Plazo: 2008.

Reforzar los corredores verdes en la RTE-T y las prioridades del programa Marco Polo.

Plazo: 2010

Desarrollar una red ferroviaria orientada al transporte de mercancías.

Plazo: Propuesta para 2008. Estructura de corredores para 2012.

Fomentar el establecimiento y el reconocimiento de las autopistas del mar, por ejemplo mediante una mejor coordinación de las diferentes fuentes de financiación.

Plazo: 2008.

Aplicar el programa NAIADES para el transporte por vías navegables.

Plazo: Plena aplicación para 2013.

2.6. Logística del transporte de mercancías en un entorno urbano

La logística del transporte de mercancías tiene una dimensión urbana esencial. La distribución en las conurbaciones urbanas requiere interfaces eficaces entre las entregas interurbanas en distancias más largas y la distribución al destinatario final en distancias más cortas. Además, el proceso de distribución entre los centros de producción y los clientes dentro de una zona urbana debe ser eficaz y limpio.

Una visión holística debería incluir el transporte de mercancías y prestar atención a los aspectos de ordenación del territorio, a consideraciones ambientales y a la gestión del tráfico, entre otros factores. Facilitar la gestión de la demanda de transporte de mercancías y pasajeros debería ser una parte integrante de la planificación urbana; ofrece oportunidades para la implantación de soluciones innovadoras basadas en las TIC.

La Comisión fomentará el intercambio de experiencias entre representantes de zonas urbanas, con el fin de contribuir a elaborar un conjunto de recomendaciones, mejores prácticas, indicadores o normas para la logística del transporte urbano, incluidas las entregas de mercancías y los vehículos de entrega.

Plazo: Plan de acción sobre el transporte urbano en 2008.

Formular recomendaciones de parámetros de referencia o indicadores de rendimiento, adoptados de común acuerdo, destinados a medir la eficiencia y la sostenibilidad de las entregas y las terminales, así como, en términos más generales, de la planificación y la logística del transporte urbano.

Plazo: 2011.

Reforzar la parte relativa a las mercancías en el programa CIVITAS para lograr una mejor coordinación, o integración, entre el transporte de mercancías y de pasajeros, y entre la logística del transporte urbano e interurbano (de larga distancia). Ello puede conducir a un programa «CIVITAS mercancías» integrado.

Plazo: 2010.

3. PERSPECTIVAS

Las medidas que se exponen más arriba tienen por objeto orientar al sector de la logística del transporte de mercancías hacia el crecimiento y la eficiencia a largo plazo, abordando aspectos como la congestión, la contaminación y el ruido, las emisiones de CO₂ y la dependencia de los combustibles fósiles, que, de no tenerse en cuenta, pondrían en peligro la eficiencia del sector. Estas medidas deben ir acompañadas de trabajos sobre una perspectiva a largo plazo, emprendidos conjuntamente con los Estados miembros, con el fin de establecer una base común para las inversiones en futuros sistemas de transporte de mercancías.

La Comisión Europea elaborará en 2010 un informe sobre los progresos registrados en la aplicación del plan de acción. Este informe también ofrecerá la oportunidad de determinar las nuevas medidas necesarias en los ámbitos mencionados y de adaptar la política comunitaria en materia de logística del transporte de mercancías al contexto económico y a los progresos tecnológicos.