

## Nuevo marcaje para las unidades de carga intermodales en Europa

### Intermodalidad y normalización

La introducción de contenedores y su normalización con la ayuda de las normas ISO<sup>1</sup> se ha traducido para el transporte marítimo en unos avances muy considerables en términos de racionalización; esto, a su vez, redundará en una considerable expansión del comercio mundial y constituye una base importante de la globalización de las economías. En el transporte terrestre, la intermodalidad permite combinar las ventajas propias de dos modos de transporte, lo que constituye una ventaja, para más claridad, por ejemplo, la masificación de los flujos, la seguridad y las prestaciones medioambientales del ferrocarril o de la navegación interior con la flexibilidad de la carretera.

**La nueva norma EN 13044 relativa al marcaje de las unidades de carga intermodales facilita el acceso al Transporte Combinado y permite una mayor racionalización para todas las partes implicadas.**

Ha empezado una nueva era en el transporte ferroviario de mercancías que ha pasado prácticamente desapercibida. Mientras que el transporte convencional de vagones aislados se ha estancado, el Transporte combinado (TC) Tren-Carretera ha registrado unas tasas de crecimiento elevadas. Los trenes directos conectan las grandes ciudades a unos precios y a unas velocidades competitivas con relación a la carretera.

La parte del TC en las operaciones del transporte de mercancías (tkm) de las empresas ferroviarias europeas representa hoy el 25-40%. Cada día laborable, más de 1.200 trenes de mercancías, cada uno con una capacidad de transporte equivalente a una media de 25 cargues de un vehículo pesado, recorren 500 km en el territorio nacional y 950 km en el internacional, lo que representa una reducción del 75% de las emisiones de CO<sub>2</sub> con relación al transporte equivalente por carretera.



**SIIM KALLAS**  
Vicepresidente  
de la Comisión Europea  
y Comisario de Transportes

*La iniciativa de la norma EN13044 y del Código ILU es el ejemplo perfecto de una industria que se regula por medio de unos acuerdos voluntarios; esta solución es la preferida por la Comisión, concretamente porque reúne importantes consideraciones para la seguridad y consolida la eficacia operativa sin necesidad de que intervenga el legislador.*

Los contenedores ISO encaminados por carretera, por navegación interior o por tren corresponden principalmente al transporte marítimo de hinterland (de interior) mientras que las cajas móviles y los semirremolques estandarizados CEN<sup>2</sup> son utilizados como unidades de carga en el transporte continental. Estos se adaptan mejor a las dimensiones autorizadas para los vehículos de carretera y además son más ligeros y más flexibles para la carga. Las características técnicas comunes hacen que numerosos vehículos de carretera, vagones y medios de trasbordo en Europa se adapten a todas las unidades de carga.

**Por otra parte, la identificación del propietario de unidades europeas y de contenedores ISO se organizará en el futuro de una manera parecida.**

<sup>1</sup> Organización Internacional de Normalización

<sup>2</sup> CEN Comité Europeo de Normalización

## Un código para el gálibo

En el transporte ferroviario, las unidades de carga sobrepasan casi siempre el gálibo normal del transporte ferroviario, y por tanto, sólo pueden circular regularmente en trayectos ajustados y autorizados para un gálibo más elevado. A estos trayectos se les ha asignado un código-gálibo, que indica las combinaciones de anchura/altura máxima de las UTI (\*) con relación a un vagón de TC estándar.

Las unidades de carga del TC (cajas móviles, contenedores no ISO<sup>3</sup> y semirremolques) deben estar dotadas también de una codificación adecuada. Para poder circular en un determinado trayecto, el código-gálibo de la unidad de carga no puede superar el del trayecto. Por otra parte, algunos vagones con plataforma de carga muy baja disponen de cifras correctoras – diferentes según el país – que permiten el transporte de unidades de carga algunos centímetros más altas.

Con los años, el gálibo (limitado sobre todo por los túneles ferroviarios) no ha dejado de aumentar en un gran número de trayectos importantes con vistas a transportar en tren prácticamente todo lo que es transportado por carretera.

## Autorización y codificación

Las unidades de carga intermodales exigen una autorización para la explotación ferroviaria y deben llevar un código-gálibo. De conformidad con la norma EN 13044, esta “codificación” para cajas móviles y semirremolques será directamente efectuada por el fabricante. Este último presentará a las autoridades competentes (empresas ferroviarias, operadores de TC o instituciones de certificación) los planos de ejecución y los cálculos; si es necesario, a continuación se llevará a cabo una prueba de resistencia para comprobar que el prototipo responde perfectamente a las normas CEN o a las fichas UIC. Las unidades de carga reciben una placa de codificación que certifica la aptitud para el transporte ferroviario y que incluye toda la información básica para la explotación; para las cajas móviles, el código de gálibo de longitud, de anchura y la solidez, en el caso de los semirremolques, la información importante para la carga rápida y segura (altura de la caja, código de compatibilidad para vagones poche).

El fabricante está obligado a garantizar al comprador y a terceros que los ejemplares entregados se ajustan al prototipo.



<sup>3</sup> Los contenedores ISO no exigen ninguna codificación ya que su construcción se ajusta a las normas ISO internacionales, sus dimensiones son preestablecidas y, a igualdad de anchura y de altura, pueden diferenciarse fácilmente las diferentes longitudes de 20, 30 y 40 pies.

(\*) UTI Intermodal transport unit – Unidad de transporte intermodal

## Identificación del propietario de unidades de carga

La norma vigente para los contenedores marítimos es la norma mundial ISO 6346 que describe el código BIC asignado por la "Oficina Internacional de Contenedores". Se han asignado cerca de 2.000 códigos hasta el día de hoy y gracias a ello, los propietarios (armadores, transportistas o sociedades de leasing) han marcado ya más de 20 millones de contenedores de mercancías en todo el mundo.



## Códigos de propietario uniformes

En el futuro sólo quedará en vigor una única identificación-propietario de tipo uniforme de las unidades de carga: el Código BIC a escala mundial para los contenedores de mercancías y el nuevo Código ILU compatible para las unidades de carga europeas. Solo el BIC y la UIRR asignarán la clave-propietario. El marcaje en las unidades de carga se presenta tal como sigue:

**Clave-propietario - Número de registro - Cifra de control**

**ABCU 001234 3**

Clave-propietario:	Asignación por parte del UIRR o del BIC. 4ª posición : tipo de unidad de carga <sup>5</sup>
Nº de registro:	Asignación libre por parte del propietario
Cifra de control:	Procedimiento de cálculo preestablecido

La capacidad del Código BIC, con una «U» para «Contenedor» en la 4ª posición, permite la asignación de cerca de 17.000 códigos, número insuficiente si todos los transportistas que poseen unidades de carga hubieran de adquirir en el futuro este código.

Para las unidades de carga utilizadas principalmente en Europa (cajas móviles y semirremolques), se ha introducido un Código ILU<sup>4</sup> técnicamente compatible gracias a la norma europea EN 13044; será asignado por la Unión Internacional de empresas de transporte combinado Ferrocarril-Carretera (UIRR).

En Estados Unidos, la « National Motor Freight Traffic Association » (NMFTA) asigna el « Standard Carrier Alpha Code » (SCAC) a las sociedades de transporte. Las unidades de carga así identificadas, principalmente los semirremolques, se quedan en el continente americano, esta es la razón por la que puede asignarse un Código ILU del mismo tipo a las unidades europeas. La NMFTA ha asegurado que no asignará códigos-propietario que lleven las letras "U", "J" o "Z" en 4ª posición, ya que están reservados al código mundial BIC.

## ¿Código BIC o Código ILU?

En el futuro, las empresas que posean unidades de carga europeas ya no tendrán que asumir los gastos administrativos de la codificación y de la placa de codificación para cada unidad individual. En su lugar, sólo necesitarán un Código BIC o un Código ILU a modo de clave-propietario para la identificación de todas sus unidades de carga.

Los representantes del sector marítimo o los propietarios de contenedores ISO que ya dispongan de un Código BIC podrán, de conformidad con la norma ISO 6346, marcar todos los contenedores de mercancías, entre ellos también las cajas móviles.

El Código ILU, que es compatible, ha sido diseñado para todas las empresas que trasladan cajas móviles y semirremolques para el transporte intermodal europeo en carretera, en tren o en navegación interna así como en transporte marítimo de corta distancia.

Las empresas que ya posean un Código BIC sólo deberán adquirir un Código ILU complementario si disponen también de semirremolques. Previa petición suya, podrán obtener un Código ILU que termine en "K" y cuyas tres primeras letras correspondan a su Código BIC.

<sup>4</sup> En inglés : Intermodal Loading Units, abreviado como ILU

<sup>5</sup> Según la ISO 6346, el cuarto carácter prescrito es una "U" para los contenedores, una "J" para los equipos que puedan encontrarse en el contenedor y una "Z" para los remolques y los chasis.

## Lanzamiento y normas de transición

Los efectos de racionalización esperados sólo se alcanzarán si los nuevos marcajes se utilizan tras un período de transición.



Las empresas ferroviarias UIC y los operadores UIRR han decidido, por tanto, el siguiente plan de implantación:

1. A partir de julio de 2011, el UIRR lanza la asignación de los Códigos ILU, mientras que el marcado operativo se efectuará con las nuevas placas de codificación.
2. Tras un período de transición de tres años, es decir a partir de julio de 2014, sólo se aceptarán las unidades de carga identificadas con un Código BIC o un Código ILU.
3. Tras un período de transición de ocho años, es decir a partir de julio de 2019, todas las unidades de carga deberán llevar la nueva placa de identificación.

La gestión del código-propietario de empresas situadas en varios países no es sencilla, ya que algunas empresas se mudan, otras cierran, etc., y la base de datos de los códigos debe ser constantemente actualizada.

El UIRR, que es el administrador del Código, es financiado mayoritariamente por sus miembros, lo que le permite facturar la asignación a un coste marginal y de este modo facilitar este trámite al sector de los transportes. El coste inicial del Código ILU asciende a 250 euros y la tasa de renovación cada dos años es de 100 euros.

## Ventajas para todos

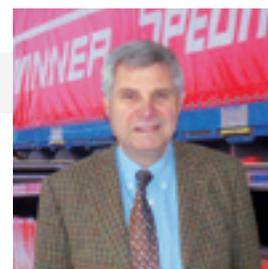
- + El Código ILU permite una simplificación del tratamiento informático y operativo para los actores de la cadena de transporte. El código adaptado a la informática reduce el número de errores de introducción por el hecho de que el 95% de los posibles errores de tecleo son inmediatamente detectados gracias a la cifra de control. Los gastos de corrección de los errores de captura de datos y de transmisión se ven pues considerablemente reducidos.
- + La norma EN 13044 distingue la identificación-propietario del marcaje operativo necesario para la explotación ferroviaria. Esta "codificación" será efectuada en el futuro directamente por el fabricante. La placa amarilla de codificación incluye las características del contenedor tales como las dimensiones geométricas y la resistencia, que siguen siendo las mismas incluso en caso de que cambie el propietario. Por consiguiente, en caso de venta no se necesita otra codificación del marcaje operativo.
- + De este modo, todas las cajas móviles y semirremolques prensibles, aunque hayan sido comprados para ser utilizados únicamente en transporte por carretera, podrán en el futuro serlo también en el transporte ferroviario. Las empresas de logística y los transportistas por carretera deberán solamente, tal como se aplica ya en los contenedores, identificar sus unidades de carga con su clave-propietario compuesta por cuatro letras seguidas de seis cifras con las que podrán numerar su parque según sus propios criterios, y una cifra de control.
- + Todos los actores de la cadena de transporte, al igual que terceras partes, por ejemplo las Autoridades aduaneras, los servicios de emergencia, etc., podrán en todo momento identificar al propietario de una unidad de carga gracias a la publicación<sup>6</sup> del código-propietario. Este aspecto es importante para los controles fronterizos pero también en el propio seno de la UE teniendo en cuenta las futuras mayores exigencias en el ámbito de la seguridad civil y policial. Para un procesamiento más rápido en los puertos y las terminales, las autoridades aduaneras pueden comprobar la identidad de los contenedores directamente a través del BIC. Este procedimiento podría ampliarse en el futuro a las terminales de TC. Las cajas móviles y los semirremolques equipados con un Código ILU podrían en el futuro ser expedidos con carácter prioritario.
- + El Código BIC/ILU, escrito en grandes caracteres, es reconocible por los sistemas automáticos OCR<sup>7</sup>. Los sistemas ya instalados en los puertos pueden aplicarse también en las terminales continentales y contribuir a su racionalización.

<sup>6</sup> <http://www.bic-code.org> y a partir del 01.07.2011 <http://www.ilu-code.eu>

<sup>7</sup> OCR: Optical Character Recognition, reconocimiento óptico de caracteres.

### GREGOR ATHENS - Winner Spedition

*Por fin una buena noticia. Mientras que todo aumenta de precio, nosotros ya no pagamos ninguna tasa de codificación por cada unidad de carga sino unos costes muy reducidos por nuestro código propietario con el que podemos marcar todas nuestras unidades de carga. La numeración independiente nos permite incorporar en el código los números de unidades propios de nuestra empresa.*

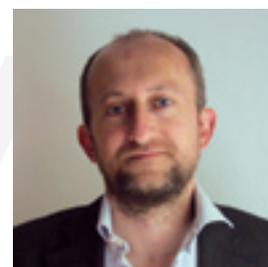


### ALEX BRUSKIN - VAN HOOL (Fabricante)

*Van Hool aumentará el valor de sus cajas móviles y de sus semirremolques prensibles al equiparlos directamente con una placa de codificación estándar, y les conferirá una utilidad universal para todos los modos de transporte, independientemente de que el cliente sea un transportista de carretera o un usuario ferroviario.*

### GIUSEPPE MACCHIA - Terminali Italia

*La introducción del Código ILU con la cifra de control permitirá reducir el volumen de trabajo gracias al menor número de errores de introducción de los datos en las 20 terminales gestionadas por Terminali Italia. De este modo, el tiempo ganado podremos dedicarlo a la mejora del servicio al cliente.*

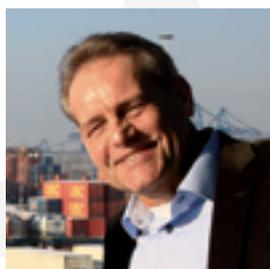


### HANS-JÖRG BERTSCHI - Bertschi Spedition

*En la compra de contenedores ISO, nosotros nos limitamos a poner nuestro código-propietario en las cuatro caras y podemos utilizarlos a escala mundial. Ya era hora que este eficaz procedimiento fuera utilizado también para las unidades de carga europeas.*

### OLIVER SELLNICK - Director de Mercancías UIC<sup>8</sup>

*Las normas estandarizadas ISO 6346 y EN 13044 pueden utilizarse para la identificación de las unidades de carga intermodales en el intercambio de información previsto por la regulación europea sobre la telemática para el transporte de mercancías (TAF STI) si se extiende al transporte intermodal. En manos del BIC y del UIRR, los códigos-propietarios son gestionados por dos organizaciones internacionales reconocidas por su deseo de mejorar el sector de los transportes.*



### COR HOENDERS - Rail Service Center Rotterdam

*El final del caos ya está cerca. Hasta ahora, los contenedores eran registrados con su Código BIC, las cajas móviles con su número de codificación o su marcado en la cubierta de lona, los semirremolques con su placa de matriculación o el número de flota del propietario, de ahí la existencia de errores y de un complicado intercambio electrónico de los datos.*

<sup>8</sup> UIC Union Internationale des Chemins de Fer, International Union of Railways, Paris

### WOLFGANG MÜLLER - DUSS (Alemania)

*Por ser uno de los mayores gestores de terminales de TC de Europa, ya fotografiamos cada unidad de carga en el Check-in de nuestros principales centros. Contemplamos la compra de lectores OCR para poder también identificar automáticamente las unidades de carga.*

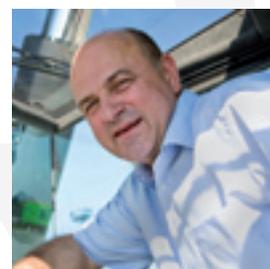


### JÉRÔME MINFRAY - Grupo Charles André

*En nuestra calidad de transportista internacional especializado en mercancías líquidas, disponemos ya de un Código BIC que utilizamos para los contenedores ISO y para los que tienen unas dimensiones europeas más grandes. Nos ahorramos los gastos de codificación si el fabricante entrega los contenedores ya codificados.*

### JOSEF MIČKA – Mička Transport & Logistics

*Hasta ahora, hemos recurrido a Deutsche Bahn para la codificación de nuestros semirremolques. Nos hemos ahorrado un tiempo precioso ya que las unidades de carga entregadas pueden ser utilizadas inmediata y universalmente, en todas las modalidades.*



### MARTIN BURKHARDT - Director General de UIRR

*A partir del 01.07.2011, UIRR lanzará la asignación de los códigos a través de una web especialmente destinada a ello ([www.ilu-code.eu](http://www.ilu-code.eu)), que permitirá ofrecer un servicio sencillo y rápido. Las empresas poseedoras de unidades de carga podrán solicitar un código de su elección, por tanto no se trata de un código previamente asignado. Los gastos de registro y de renovación podrán ser también abonados con tarjeta de crédito. La web multilingüe permite consultar los datos de las empresas para todos los códigos asignados.*



La identificación de las unidades de transporte intermodal en Europa

### Administrador del Código ILU (Unidad de Carga Intermodal)

INTERNATIONAL UNION OF COMBINED ROAD-RAIL TRANSPORT COMPANIES  
 UIRR scrl ■ 31 rue Montoyer bte 11 ■ B-1000 Brussels  
 T +32 2 548 78 90 ■ F +32 2 512 63 93 ■ [ilu-code@uirr.com](mailto:ilu-code@uirr.com)

► A partir del 1º de julio, es posible realizar la reserva del Código ILU en [www.ilu-code.eu](http://www.ilu-code.eu)