

AL TRANSPORTE NO LE SALEN LAS CUENTAS CON EL ELÉCTRICO

La industria coincide en denunciar que la tecnología es muy inmadura y que los vehículos eléctricos están “muy lejos” de ser “rentables, eficientes y fiables” para su operativa. Hace falta más autonomía de las baterías, potencia, nuevas infraestructuras y garantizar su vida útil

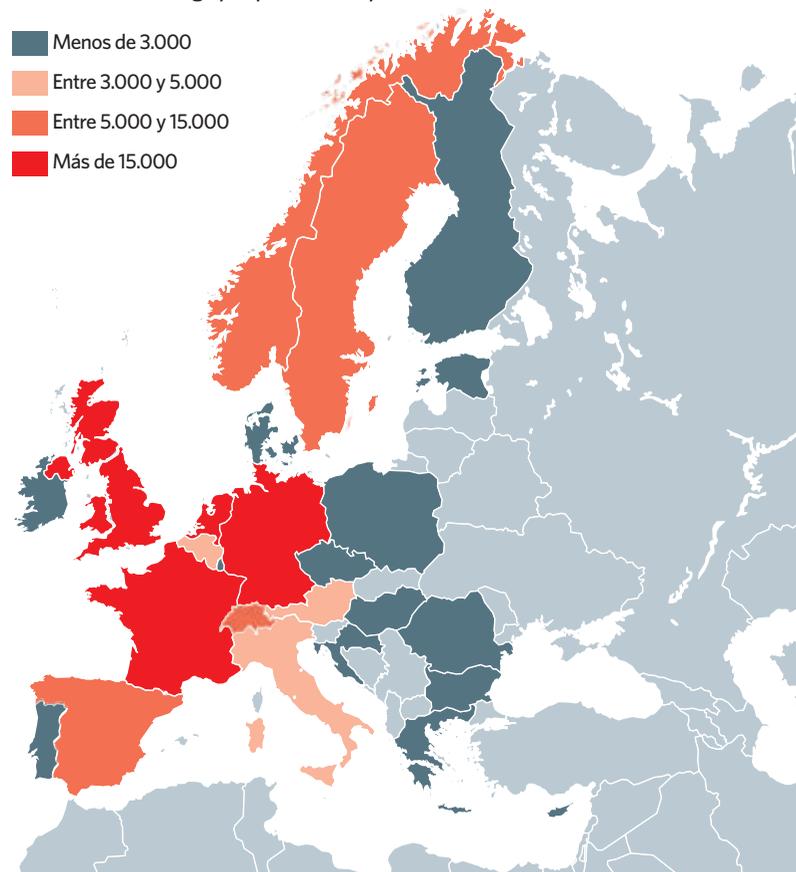
ÁFRICA SEMPRÚN

El impuesto al diésel y la proliferación de zonas de bajas emisiones en las ciudades está encima de la mesa del Gobierno de Pedro Sánchez. En los Presupuestos Generales (PGE) de 2019, el Ejecutivo incluyó un aumento de la fiscalidad a través del Impuesto de Hidrocarburos que finalmente se quedó en el cajón por falta de respaldo. Ahora, con un pie apoyado en Unidas Podemos y otro en ERC, el equipo de Sánchez ha situado entre sus prioridades aprobar la Ley de Cambio Climático y Transición Ecológica, que estrecha más el cerco sobre los combustibles fósiles y busca acabar con su uso cuanto antes. En este punto, desde el Ejecutivo ya se han empezado a lanzar mensajes de subida de impuestos a la aviación y al transporte de mercancías con cambios en las políticas de exención de impuestos al combustible en el transporte. Así, desde los distintos gobiernos se está presionando a la industria a realizar un cambio



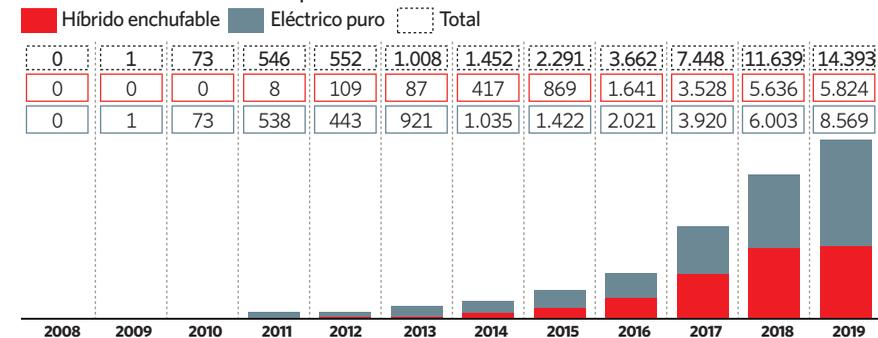
Panorama eléctrico en España

Estaciones de recarga por país en Europa

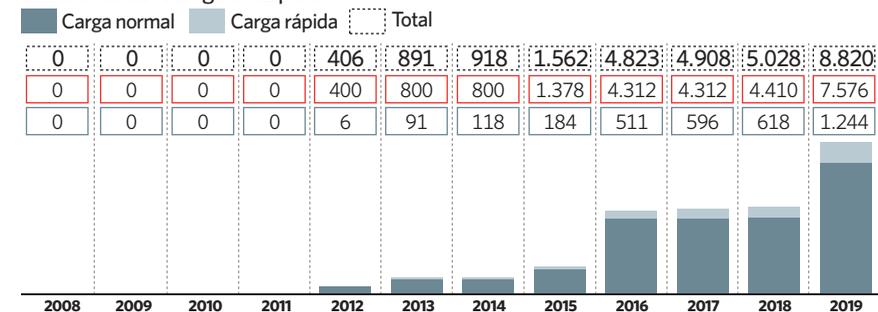


PAÍS	ESTACIONES DE RECARGA
Alemania	28.377
Francia	25.479
España	5.221
Noruega	12.622
Islandia	142
Suecia	7.751
Bélgica	3.682
Finlandia	1.005
Suiza	5.553
Austria	4.975
Italia	3.824
Irlanda	1.097
Grecia	51
Reino Unido	20.594
Luxemburgo	870
Bulgaria	127
Croacia	572
Chipre	36
Rep. Checa	562
Dinamarca	2.753
Estonia	395
Hungría	654
Países Bajos	39.200
Polonia	877
Portugal	1.600
Rumania	353

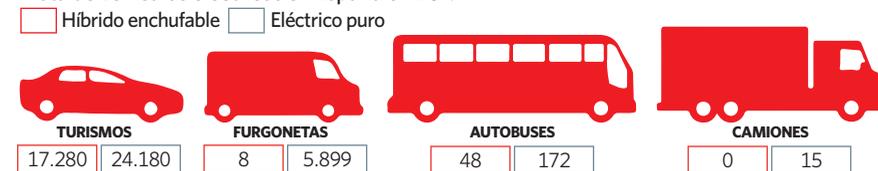
Nuevas matriculaciones en España de turismo eléctricos



Estaciones de recarga en España



Flota de vehículos eléctricos en España en 2019



Fuente: Universidad de Comillas, DGT, EAFO.

elEconomista

tecnológico, con la mirada puesta en el vehículo eléctrico, que todavía no se puede llevar a cabo porque “no salen las cuentas”. “El sector está concienciado y sabe que tiene que reducir las emisiones de CO2. No estamos enamorados del diésel, pero todavía no hay alternativas viables en para el transporte a nivel industrial”, explica Ramón Valdivia, director general de Astic, la patronal de transporte internacional de mercancías por carretera. Diagnóstico con el que coincide gran parte del sector, desde bus hasta la última milla.

La excepción es el taxi. Los turismos eléctricos están más desarrollados tecnológicamente y su compra está subvencionada, lo que permite afrontar el gasto sin dañar márgenes.

Preocupa que se suba el impuesto al diésel porque no hay a lo que cambiar con garantías

“El energético es un tercio del coste de operación del transporte por carretera. Si existiese una alternativa viable y rentable, el sector ya la utilizaría”, asegura Valdivia. Unas dificultades que se agravan en el transporte pesado de larga y media distancia ya que, a efectos prácticos, no existe oferta. Telsa es el único fabricante que se compromete a entregar grandes camiones eléctricos con cierta autonomía, pero no terminan de llegar y son muy caros. “Tienen el doble de precio y las baterías pesan hasta dos toneladas, lo que limita el peso que los camiones pueden transportar, elevando el coste por kilómetro. Aunque el coste energético sea la tercera parte que con gasolina, las cuentas no salen en rentabilidad y eficacia”, sentencia Valdivia. Actualmente hay camiones con una

autonomía de 400 km, que no es suficiente para cubrir las rutas y no existe una infraestructura que asegure las recargas. “El extracoste del vehículo se podría compensar en cinco años con el precio de la electricidad, si se mantiene en los niveles actuales, pero los flotistas de largas rutas cambian los camiones cada tres años (medio millón de kilómetros)”, explica el director general.

La conclusión del sector es que la tecnología todavía es muy inmadura para que se lleve a cabo un cambio de motorización en el transporte industrial (llevar productos refrigerados es imposible). Así, lejos de apostar de lleno por el camión eléctrico, señalan cal gas o al hidrógeno como la mejor alternativa al diésel o gasolina en el medio-largo plazo. “El camión eléctrico podría ser una alternativa real al diésel en una década, como pronto”, señala el directivo. En España sólo había matriculados 15 camiones eléctricos puros en 2019.

La última milla, el sector más afectado

La última milla es el sector que más está sufriendo la presión política y social para abandonar el diésel y, aunque hay 5.899 furgonetas eléctricas matriculadas en España, apenas suponen el 5% de la flota total ya que los autónomos tienen reticencias para invertir en este tipo de tecnología por las dudas de rentabilidad y fiabilidad. Y es que, más allá de la falta de infraestructura para recargar vehículos, los elevados precios y los estrechos márgenes hacen difícil que esta tecnología llegue al centro de las ciudades. “Hemos tratado de introducir furgonetas eléctricas o vehículos transformados en el reparto de la última milla y ha sido imposible. Las empresas subcontratan el servicio y ahí tienes a un autónomo, con unos márgenes muy justos, al que no convencerás de comprar una Kangoo de 32.000 euros en vez de una de 14.000 euros”, dice Víctor Puig, director de proyectos y ventas de Global Faraday.

Para hacer frente a esta problemática, consustancial a todo el transporte industrial, e impulsar el cambio tecnológico, desde la patronal UNO Logística solicitan que, entre otras cosas, se den plazos de transición razonables para amortizar los vehículos y que se instalen puntos de recarga por la ciudad. Desde la patronal también se piden ayudas a la renovación de los vehículos “adaptadas al mercado y sostenibles en el tiempo”. “Los planes de renovación de flotas son a varios años y desde los gobiernos hay que dar seguridad jurídica y estabilidad. Ahora las ayudas solo se dan a los que achatarran los vehículos diésel, lo que implica que las empresas de *renting* o las de nueva creación no tienen incentivos”, explica Francisco Aranda, presidente de UNO Logística.

La patronal también aboga por la neutralidad energética de las administraciones para que las energías alternativas (GNC, GNL e hidrógeno)



ISTOCK

70%
La disponibilidad de un autobús urbano eléctrico es del 70% frente al 90% del vehículo diésel

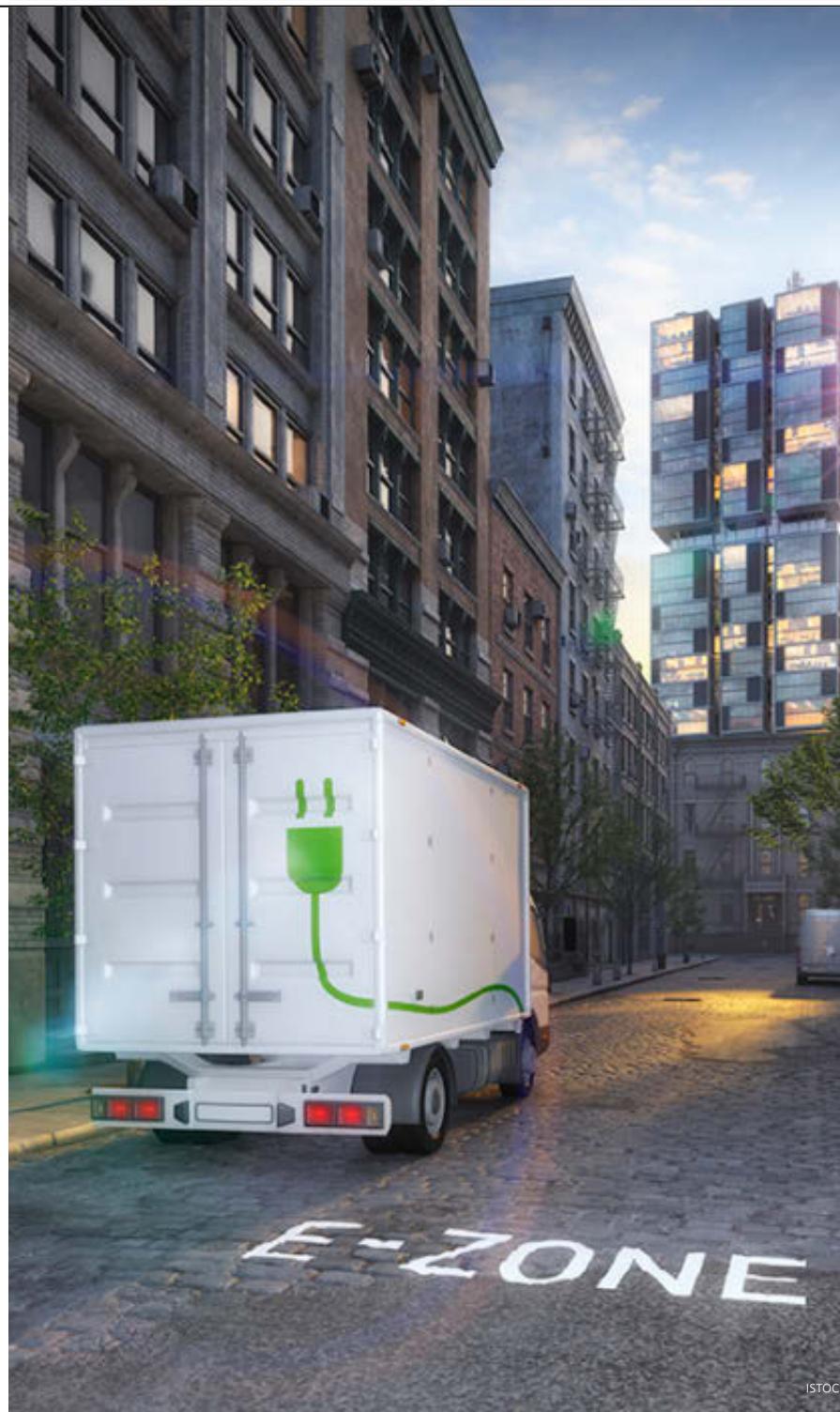
puedan competir. El peso de las baterías es otro inconveniente porque resta capacidad de carga a las furgonetas ya que, por ley, tienen un tope de peso que pueden tener en función del tamaño, mezclando carga y vehículo. Así, se está trabajando con la DGT para que el peso de las baterías no cuente en el total.

“Se está avanzando poco a poco y el sector tiene claro que debe transformarse, pero hay que hacerlo con cabeza. Hace falta que la tecnología se desarrolle para que sea más accesible a nivel precio y sea más fiable. Pero, sobre todo, necesitamos seguridad jurídica. Le pedimos responsabilidad a la vicepresidenta Teresa Ribera antes de tomar decisiones drásticas por muy bien que suenen porque pueden tener consecuencias catastróficas para el empleo”, reclama Aranda. En este sentido, el directivo apunta a que “preocupa que se suba el impuesto al diésel porque no hay a lo que cambiar de verdad”. “Son inversiones potentes e inseguras desde el punto de vista de la fiabilidad y la normativa. Dicen que las baterías duran siete años pero no hay experiencia”, apunta. La vida de las baterías es otra de las grandes preocupaciones porque su fiabilidad no está garantizada, cambiarlas cuesta la mitad del precio del

vehículo y su capacidad se reduce conforme aumenta el número de recargas. Por su parte, Valdivia ahonda en la necesidad de desarrollar alternativas antes de subir la presión fiscal: “No nos tienen que forzar. Tenemos propensión a reducir el consumo de combustible. Poner un impuesto más no va a cambiar nada porque hay que seguir operando y no hay alternativas”.

En el autobús la historia se repite. En el largo recorrido no existen opciones reales en el eléctrico y en los trayectos urbanos el extracoste de los vehículos y los problemas de fiabilidad y disponibilidad dificultan su rentabilidad y operativa. En cuanto al interurbano, la autonomía de las baterías no es suficiente para cubrir las distancias y a los motores les falta potencia. Un autobús de 15 metros necesita al menos un motor de 400 caballos para llevar 63 pasajeros con sus maletas teniendo en cuenta la orografía española. Un motor diésel tiene entre 440 y 480 caballos y aunque algunos fabricantes se están centrando en desarrollar motores más potentes también para el mundo de los autocares, falta un volumen crítico mínimo. El GNL tiene motores de 440 caballos y el coste no es mucho más elevado que el diésel. Tanto en el caso del gas como de la electricidad, es necesario adecuar las infraestructuras. España tiene 5.211 puntos de recarga frente a los 25.479 de Francia.

En cuanto al transporte urbano, desde los consorcios se está obligando a meter autobuses eléctricos que, según explican, son mucho más caros y menos eficientes. La autonomía máxima de este tipo de vehículo industrial apenas es de 150 kms, cuando las rutas mínimas que se realizan en el servicio urbano son de 230 kms, por lo que las empresas muchas veces se ven obligadas a terminar los servicios con vehículos diésel. Actualmente no existen autobuses eléctricos urbanos con esa autonomía que, además, se ve comprometida en invierno por la calefacción. Optar por este tipo de vehículos obliga a las empresas a aumentar su flota para cubrir la operativa ya que los urbanos tienen que pasar entre cinco y ocho horas cargando cada noche. “El diésel tiene una disponibilidad de 93% y un eléctrico del 70%”, aseguran fuentes del sector. Para aumentar las horas de uso de la flota se están poniendo pantógrafos al inicio y el final de las rutas, pero la tecnología todavía no está muy madura. Además, el coste de un eléctrico es de 550.000 euros y el de un diésel es de 250.000 euros, lo que obliga a subir los costes de operación y la duración de las concesiones hasta los 15 años para amortizar la inversión. “Hay una apuesta clara en el sector por las energías no contaminantes pero la tecnología no está madura. Falta autonomía, puntos de recarga y aumentar la vida útil de las baterías. Te aseguran siete años, pero no está garantizado. Aunque el mantenimiento y la energía es más barata, falta desarrollo”, explica Rafael Barbadillo de Confibus.



Las incertidumbres del sector

■ Vida de la batería

La vida de las baterías de los coches eléctricos es una de las grandes preocupaciones del sector del transporte. La tecnología todavía es muy reciente y los fabricantes aseguran un máximo de siete u ocho años antes de tener que cambiarlas, lo que supone un gran coste. El sector no confía en que las baterías puedan durar tanto en óptimas condiciones ya que las experiencias recientes no son muy positivas y a nivel industrial la exigencia de la fiabilidad es mayor. Que una batería dure poco o pierda parte de su autonomía durante sus años de vida pone en riesgo la rentabilidad de la operación.

■ ¿Precio de la electricidad?

El precio de la electricidad es una de las bazas para compensar los elevados costes de los vehículos, pero en el sector temen que éste suba conforme se generalice el uso de los coches eléctricos.

■ Capacidad de la red

A nivel técnico, la red no tiene la potencia suficiente para soportar la demanda de electricidad que supondrá que todos los autobuses o las furgonetas sean eléctricas.



El Gobierno ha colocado la lucha contra el cambio climático en la primera línea de la agenda política

Alfonso Alday

Sostenibilidad

El cambio climático se ha convertido en un mantra. Un reto que no solo ocupa un lugar destacado en los proyectos de las empresas; el Gobierno también ha colocado este desafío ambiental en la primera línea de la agenda política. De hecho, la creación del Ministerio de Transportes, además de un guiño al sector, responde a esta nueva estrategia, que pone el foco en la movilidad y el desarrollo sostenible. “Tenemos que hacer una transición ecológica justa y rápida”, apuntó el ministro Ábalos en la presentación del nuevo Departamento. Los transportistas, actores principales en la obligada transición energética, que en ‘petit comité’ ya se preguntan “cuánto nos va a costar”, quieren tener voz en la ‘hoja de ruta’ que dibuje el Ejecutivo. De ahí la reciente declaración conjunta a favor de una movilidad sostenible, suscrita por las patronales Astic, Confibus, UOTC, Fenadismer y Fitrans, a la que luego se adhirió Atfrie. Un documento en el que llama poderosamente la atención la ausencia de CETM. Y eso, pese a que el propio Carmelo González, vicepresidente de la Confederación, y presidente del Comité Nacional, estaba por la labor de participar. Incluso, llegó a decir que “lo estimo adecuado, en un país donde no sabemos llegar a acuerdos, creo que este debiera ser factible”. Así me lo confesó un empresario del sector, buen amigo mío, que ha preferido permanecer en el anonimato. Es más, en el marco de la presentación del ‘Observatorio del Transporte y la Logística en España’, “parecía que estaba leyendo el manifiesto”, añadió el mismo interlocutor en tono sarcástico. Al final, ya es conocido, CETM no estampó su firma y apuntó que lo oportuno hubiese sido consensuarlo en el Comité, donde, claro está, lleva la voz cantante. Pero nada que objetar a su contenido. Entonces, ¿lo importante es quién se cuelga la medalla? Desde luego, si la defensa de los intereses de los asociados es el principal objetivo, como asegura CETM, este no es el camino. Debería hacérselo mirar.

a.alday@grupoxi.com



Pantoja apuesta por la diversificación y planea entrar en tráfico de GNL, tras sumar la actividad de cisternas alimentarias

Los operadores ven "letal" eliminar el ancho ibérico en un tramo del Corredor Mediterráneo

UOTC y CETM Multimodal se suman a las críticas de AEFP, mientras el comisionado del Gobierno, Josep Vicent Boira, propone a Transportes ofrecer medidas compensatorias

► Los operadores intermodales ven "letal" para el transporte ferroviario de mercancías la eliminación del ancho ibérico en un tramo del Corredor Mediterráneo. UOTC y CETM Multimodal se suman a las críticas de las empresas ferroviarias, mientras el comisionado del Gobierno propone a Transportes ofrecer medidas compensatorias.

C. SÁNCHEZ/ A. MARTÍNEZ. Madrid

Los operadores que utilizan el ferrocarril de mercancías en España consideran que "el sacrificio del ancho ibérico en el tramo entre Castellón y Vandellós del Corredor Mediterráneo resultaría letal para el transporte intermodal". Así de contundente se muestra la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC), que preside Antonio Pérez Millán, en su escrito de alegaciones al 'Estudio informativo para la implementación del ancho estándar en el tramo Castellón-Tarragona del Corredor Mediterráneo' ante la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, al que ha tenido acceso TRANSPORTE XXI. Por su parte, CETM Multimodal, presidida por Juan Castellet, también muestra su disconformidad en su escrito de alegaciones. El documento, al que también ha tenido acceso este periódico, deja meridianamente claro que "desde CETM Multimodal apoyamos la implantación del ancho estándar (UIC) en las líneas de viajeros, pero nunca la eliminación del ancho ibérico para el tráfico de mercancías".

Los operadores no se oponen al ancho UIC para pasajeros

En esta línea, "UOTC no se opone al corredor Mediterráneo para viajeros", sino que "no considera que sea una buena solución la adoptada para el tráfico de mercancías, más bien al contrario". La decisión "supondrá de inmediato la pérdida mayoritaria del tráfico actual por dicho tramo", que supera las 60 circunciones semanales (ver cuadro).



Fuente: Mediterranean Rail Freight Corridor. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

◻ CIRCULACIONES AFECTADAS EN EL TRAMO CASTELLÓN-VADELLÓS

► NACIONAL

Tracción	Itinerario	Total semana	Alternativa
Renfe Mercancías	Barcelona-Sagunto	4	Estándar
Renfe Mercancías	Valencia-Grisen	2	Teruel
Transfesa	Bilbao-Silla	2	Teruel
Captrain	Castellbisbal-Silla	1	Estándar
Renfe Mercancías	Sagunto-Barcelona	4	Estándar
Renfe Mercancías	Bilbao-Sagunto	2	Teruel
Captrain	San Roque-Granollers	2	Sin alternativa
Renfe Mercancías	Grisen-Sagunto	2	Teruel
Transfesa	Silla-Bilbao	1	Teruel
Transfesa	Les Palmes-Bilbao	1	Teruel
Renfe Mercancías	Castellbisbal-Sagunto	5	Estándar
Captrain	Granollers-San Roque	2	Sin alternativa
Renfe Mercancías	Sagunto-Bilbao	2	Teruel
Renfe Mercancías	Sagunto-Grisen	2	Teruel
Captrain	Silla-Castellbisbal	1	Estándar
Renfe Mercancías	Sagunto-Castellbisbal	5	Estándar
Renfe Mercancías	Grisen-Valencia	2	Teruel
Total Nacional		38	

► INTERNACIONAL

Tracción	Itinerario	Total semana	Alternativa
Renfe Mercancías	Cerbère-Ford	3	Estándar
Renfe Mercancías	Ford-Cerbère	4	Estándar
Renfe Mercancías	Cerbère-Ford	3	Estándar
Renfe Mercancías	Ford-Cerbère	5	Estándar
Renfe Mercancías	Cerbère-Ford	2	Estándar
Renfe Mercancías	Cerbère-Ford	1	Estándar
Renfe Mercancías	Ford-Cerbère	2	Estándar
Renfe Mercancías	Cerbère-Ford	1	Estándar
Total Internacional		21	

Total nacional e internacional

59

Los datos de circunciones corresponden al año 2017. Con posterioridad se han añadido circunciones nacionales e internacionales, como son los casos del tren de Captrain que conecta Silla-Portbou-Róterdam o el 'reefer' de Renfe Mercancías que conecta Silla-Barcelona-Róterdam. Fuente: D. G. Explotación y Construcción de Adif. Elaboración: TXXI.

Estas dos asociaciones, integradas en las dos grandes patronales del transporte de mercancías por carretera en España, Astic y CETM, se suman de esta forma a las críticas planteadas por la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), que preside Juan Diego Pedrero, y de cuyo escrito de alegaciones en contra de la supresión del ancho ibérico ya ofrecimos cumplida información en estas mismas páginas en ediciones anteriores.

"Compatibilizar mercancías y viajeros no es posible" (UOTC)

UOTC considera que "el mantenimiento del ancho ibérico para el transporte de mercancías es vital para su supervivencia". En este aspecto, la asociación presidida por Antonio Pérez Millán considera que la supresión del ancho ibérico en el citado tramo producirá la disminución del peso del transporte intermodal o combinado por ferrocarril, puesto que "no es posible" que con una sola vía de ancho europeo puedan compatibilizarse el transporte ferroviario de mercancías y el de viajeros, porque "la rapidez del transporte de viajeros no puede trasladarse a las mercancías, salvo que tenga un coste económico manifiestamente desorbitado". UOTC enumera una serie de problemas que se generarían de insistir en la supresión del ancho ibérico, como que las empresas ferroviarias españolas se verían obligadas a utilizar otras vías con mayor recorrido y mayor coste, "lo que les hará perder competitividad y, casi con total seguridad, abandonar los tráfico". Del mismo modo, se estaría primando a las empresas de otros países que "ya cuentan con el ancho estándar que necesitan, frente a las españolas que han construido su actividad sobre el ancho ibérico". Además, la posible solución de utilizar vagones de eje con ancho variable "es inviable en mercancías por el sobrecoste de inversión y de mantenimiento que supone, ya que si al ferrocarril español ya le resulta difícil competir con la carretera, peor lo será si el coste se incrementa", advierten.

UOTC cree que “se valora el menor coste de la solución propuesta, pero se obvia el coste que supondrá la adaptación al ancho estándar de las instalaciones privadas y de los puertos, ahora con ancho ibérico”. Por su parte, CETM Multimodal aclara que el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías en Europa y España “tiene que basarse en el transporte multimodal”, puesto que los tráficos de vagón convencional están descendiendo.

“Habrá traspaso de flujos a la carretera” (CETM Multimodal)

En este contexto, para estos tráficos “no se requiere un ancho de vía uniforme dado que las UTIs son susceptibles de ser transbordadas en los pasos fronterizos”, por lo que si lo que se pretende es eliminar el transbordo en frontera “lo que se conseguirá es romper la interoperabilidad ferroviaria en el interior de la Península Ibérica, con las consecuencias internas que ello generará”, señala CETM Multimodal. Tanto su escrito como el de UOTC y AEFPP coinciden en buena parte de sus consideraciones.

La asociación presidida por Juan Castellet recuerda que “debido a la

Boira apuesta por un decreto de ayudas al transporte ferroviario

El comisionado del Gobierno para el Corredor Mediterráneo, Josep Vicent Boira, considera que el Ministerio de Transportes no se equivoca al decidir la instalación del ancho UIC entre Castellón y Tarragona. “Es un tramo muy largo donde era muy complicada la instalación del tercer hilo ferroviario”. Para Boira, “si se hubiera puesto, hubiera terminado afectando a la velocidad comercial de los trenes de pasajeros”. El comisionado considera que el ancho estándar (UIC) “abre la posibilidad para los operadores de generar tráficos nuevos de mercancías”, ya que “con

la misma infraestructura que tenemos ahora no se va a resolver la escasa cuota que tiene el transporte ferroviario de mercancías”. No obstante, comparte la preocupación que tienen los operadores con el problema del ancho. “Desde la Oficina del Comisionado estamos abiertos a defender a los operadores afectados”, matiza. En este sentido, “hemos formulado al Ministerio de Transportes una propuesta de transición suave en la implantación del ancho UIC en este tramo para no perjudicar a los operadores”. Transportes tiene

“una propuesta nuestra con cantidades evaluadas para ofrecer medidas compensatorias a los operadores afectados por los posibles desvíos por el ancho UIC”, avanza. Al margen de las compensaciones, Boira cree “muy necesario” que el Gobierno “articule un decreto de ayudas al transporte ferroviario, por el que las empresas que suban un camión al ferrocarril tengan una ayuda, como sucede en Italia con el ferrobono”. Además, el comisionado apuesta también por un plan renove para la adquisición de nuevo material ferroviario. “Eso insuflaría



Josep Vicent Boira.

oxígeno a las empresas del sector, más que una compensación por kilómetro y desvío”, afirma. “Este Gobierno debe incentivar el transporte ferroviario”, sentencia Boira.

escasez de márgenes existentes en el transporte de mercancías, especialmente en el modo ferroviario”, cualquier afectación económica que se pueda derivar de una medida como esta “provocará un traspaso inmediato de flujos a la carretera, con su consecuente impacto medioambiental en términos de emisiones de CO2 y partículas”.

En consecuencia, de llevarse a cabo

el proyecto de eliminación del ancho ibérico, “reclamamos que se establezcan las compensaciones adecuadas que permitan el desvío de las líneas que actualmente transitan en ancho ibérico a través de otros corredores”. Del mismo modo, CETM Multimodal reclama información sobre las compensaciones temporales que se establecerán con motivo de las obras en relación con

los tráficos que se vean afectados. Tanto UOTC como CETM Multimodal recuerdan a los responsables del Ministerio de Transportes que el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), en el que se apoya el estudio informativo, “contempla la implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo, pero no habla de la eliminación del ancho ibérico”.



25 años

al servicio de los transportistas



SERVICIOS:

- ✓ Gestión de peajes
- ✓ Recuperación de IVA
- ✓ Gasóleo profesional
- ✓ Venta de CMR y CPN
- ✓ Sistema E-CMR

Tel. 91 451 48 00
www.setir.es

CARRETERA

El transporte denuncia una falta creciente de aparcamientos seguros para camiones en Europa

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

La industria del transporte lamenta la falta creciente de aparcamientos seguros en las carreteras europeas. La UE tiene previsto destinar apenas 60 millones de euros a promoverlos, pese a que las pérdidas por robos de mercancías a camiones alcanzan los 8.200 millones de euros anuales, según se puso de manifiesto en una jornada *online* organizada por Aeutransmer.

El director general de Astic, Ramón Valdivia, aseguró que "los 60 millones de euros de presupuesto comunitario para aparcamientos seguros en 28 países europeos dan para poco". Y esta escasa inversión, "desvela una evidente falta de atención a uno de los elementos más importantes de cohesión comercial e industrial de la UE, como es el transporte por carretera", alertó. Además, Valdivia recordó que, al margen de los 8.200 millones de pérdidas anuales por robos, habría que tener en cuenta también el daño reputacional para toda la cadena logística, la repercusión en los tiempos de entrega y el incremento de las pólizas de seguro. El sector calcula que en Europa existe un déficit de más de 100.000 plazas de aparcamiento seguras para camiones y debería haber una instalación de este tipo cada 100 kilómetros "que no se cumple de largo".

Debería haber un centro de este tipo cada 100 kilómetros

El director general de Astic hizo votos también porque el mayor coste que representan los aparcamientos seguros sea asumido tanto por cargadores como por los transportistas. En todo caso, Valdivia se congratuló de que, al menos, se haya alcanzado un acuerdo por la propia industria del sector (transportistas, propietarios de aparcamientos, compañías de seguros, etc) para crear unos estándares de calidad y seguridad para estos aparcamientos. La Unión Europea ha respaldado esos estándares.

La jornada de Aeutransmer contó con la presencia de Yvonne Rauh, directora gerente para España de Ventas, Marketing y Desarrollo de Negocio de Dekra, compañía que se

encarga de otorgar precisamente ese certificado 'EU Parking Standard'. Desde su puesta en marcha en noviembre de 2019 ya se han certificado cinco aparcamientos de camiones en toda Europa, tres de ellos en España, según avanzó Rauh. Uno de estos aparcamientos corresponde a la red OnTurtle, que



El sector calcula un déficit de 100.000 plazas en Europa.

Foto: Parets Llevantpark

estuvo representada en la jornada por Luis García y Mónica Díaz, responsables de Gestión para la UE de socios y tarjetas de la compañía. Luis Alberto García, abogado de

Rogers&Co, señaló que no existe una jurisprudencia uniforme a la hora de abordar los robos en aparcamientos por parte de las distintas audiencias provinciales.

Empresas de servicios a las Empresas		OEA Operadores Económicos Autorizados	Transporte Internacional de Mercancías
<p>• Menor número de controles físicos y documentales • Prioridad en los controles • Reducción de la garantía del IVA • Notificación previa de los controles físicos • Despacho centralizado • Elección del lugar de la inspección</p>			
<p>La seguridad en el comercio exterior se ha convertido en un factor estratégico y de competitividad. Exportadores, importadores, transitarios, agentes y OEA's han puesto sus esperanzas en el futuro código aduanero comunitario que ha entrado en vigor el 30 de octubre del 2013. El objetivo es aplicar medidas cada vez más rigurosas y eficaces facilitando, al mismo tiempo, el flujo de mercancías. El nuevo Código Aduanero de la Unión consagra la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) como de vital importancia en el comercio internacional, sobre todo en la concesión de los procedimientos simplificados.</p>			
 <p>GRUP CALSINA- CARRÉ S.L. Camí del Roure, s/n Pont de Molins (Girona) Tel. 972 529 211 E-mail: info@calsina-carre.com www.calsina-carre.com</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> OEA <input type="checkbox"/> ADR-SQAS-Sandach <input type="checkbox"/> Transportes terrestre FTL/LTL <input type="checkbox"/> Transportes internacionales Europa, Marruecos y Túnez <input type="checkbox"/> Consolidación Europa-Marruecos-Europa 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros 	
 <p>AIRPHARM SA Paseo de la Zona Franca, 46 - 2ª Planta, Edificio T 08038 Barcelona Tel. 932 641 919 / Fax: 932 641 900 E-mail: airpharm@airpharmlogistics.com www.airpharmlogistics.com</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Outsourcing 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano 	
 <p>BERNARDINO ABAD SL Méjico, 1 11004 Cádiz Tel. 956 228 007 / Fax: 956 260 301 E-mail: info@bernardinoabad.es www.bernardinoabad.com</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Fletamentos 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano 	
 <p>ADYCO ADUANAS SL Avda. de la Cañada 62 Recinto Segro park Coslada II, 28823 Coslada (Madrid) Tel. 910 991 371 / 910 052 042 / Fax: 910 052 214 E-mail: direccion@adycoaduanas.com www.adycoaduanas.com</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Agentes OEA <input type="checkbox"/> Transporte Marítimo <input type="checkbox"/> Transporte Aéreo <input type="checkbox"/> Transporte Terrestre 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Aduanas 	
 <p>FINISTERRE - AGENCIA MARÍTIMA SA Avda. del Ejército 10-1ªA 15006 La Coruña Tel. 981 170 000 / Fax: 981 294 228 E-mail: fam@finismar.es www.finismar.es</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte marítimo 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Consignaciones <input type="checkbox"/> Estiba <input type="checkbox"/> Aduanas <input type="checkbox"/> Seguros 	
 <p>CASINTRA GRUPO Ctra. Oviedo-Santander km 8 33199 Granda-Siero (Asturias) Tel. 98 598 55 80 / Fax: 98 579 17 68 Email: aduana@casintra.com www.casintra.com</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Almacenamiento logístico <input type="checkbox"/> Almacenes Aduaneros <input type="checkbox"/> Consolidación/desconsolidación de contenedores (puerto de Gijón) 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Aduanas 	
 <p>SALVAT LOGÍSTICA SA Atlantic, 102-110. Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 08040 Barcelona Tel. 932 638 900 / Fax: 932 638 940 E-mail: comercial@salvatlogistica.com www.salvatlogistica.com</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Seguros <input type="checkbox"/> Fletamentos 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Almacenes aduaneros 	
 <p>COMA Y RIBAS SL Obradors, 7. Polígono Industrial Santaiga 08130 Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona) Tel. 933 021 414 / Fax: 933 010 749 E-mail: comayribas@gcatrans.com www.comayribas.com</p>	<p>NUESTROS SERVICIOS</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Transitarios internacionales <input type="checkbox"/> Agentes de aduanas <input type="checkbox"/> Operadores Logísticos <input type="checkbox"/> Seguros 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Fletamentos <input type="checkbox"/> Transporte marítimo <input type="checkbox"/> Transporte aéreo <input type="checkbox"/> Transporte terrestre <input type="checkbox"/> Proyectos llave en mano 	

Marcos Basante

Presidente de la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (Astic)

“Espero que el nuevo ministerio no sea solo un cambio de nombre”

Desde que se constituyera en 1960 como garante en España del régimen TIR, la Asociación Internacional del Transporte Internacional (Astic) es la voz de las grandes empresas españolas de la carretera en los foros internacionales. Aunque a nivel cuantitativo su peso en el Comité Nacional es relativo, la patronal del transporte internacional representa a las compañías más potentes. No hay que olvidar que buena parte de las exportaciones españolas se mueven por carretera, por lo que la entidad que preside Marcos Basante supone el mejor termómetro de la actividad económica del país.

Tenemos nuevo Gobierno, con un ministerio de Transportes, 30 años después del último. ¿Qué valoración hacen?

Nosotros hemos sido muy insistentes con este tema, creemos que es importante que en el Gobierno tengamos un ministerio de Transportes. El ministro Ábalos dijo que el objetivo era empatizar con el sector. Lo que esperamos es que no se quede solo en un cambio de nombre y de verdad aborde los problemas que arrastra el transporte por carretera desde hace ya demasiado tiempo.

¿Qué es lo que van a poner encima de la mesa de diálogo con el nuevo Ejecutivo?

Debido a la situación de interinidad de los últimos doce o trece meses, se va a seguir con el mismo planteamiento. A través del Comité

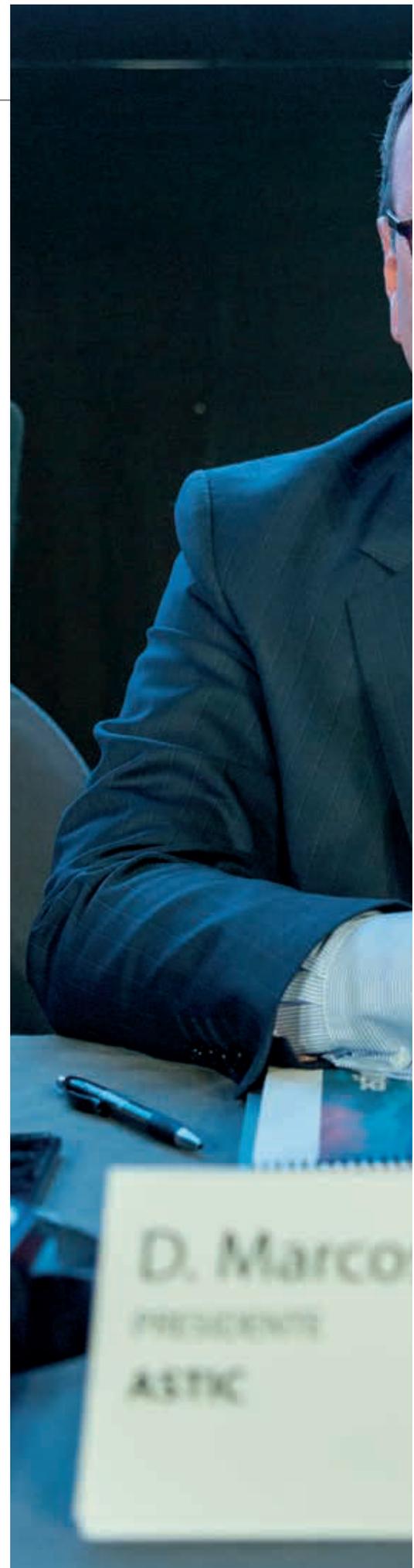
Nacional del Transporte seguiremos planteando las reivindicaciones que plasmamos en el documento de 12 puntos, y posiblemente introduciremos las nuevas restricciones a camiones hacia el País Vasco, además de la fiscalidad de la Seguridad Social, que es demasiado elevada para el sector.

El equipo de Fomento, en principio, continúa sin apenas cambios.

Sí, en principio siguen tanto la secretaria general de Transportes, María José Rallo, como Mercedes Gómez en la dirección general de

“

No se ha producido ningún avance en nuestras reivindicaciones al Gobierno, más allá de alguna reunión en el ministerio de Trabajo”





“

Los palos siempre vienen al mismo. En el caso del ROTT, lo cierto es que la aprobación en Consejo de Ministros no se hizo de la mejor manera posible”

Transporte Terrestre. Hemos tenido buena sintonía con ellas y conocen bien la realidad del sector, así como nuestras reivindicaciones.

De aquellas 12 reivindicaciones reclamadas en su día, ¿ha habido algún avance?

La verdad es que no. Se ha producido alguna reunión en el ministerio de Trabajo, con acuerdos en materia de justificación de las dietas, pero lo cierto es que la situación de permanente interinidad del Ejecutivo no nos ha permitido mantener una interlocución eficaz con la Administración. Esperemos que, a partir de ahora, sí podamos retomar los contactos con resultados más fructíferos. Habrá que esperar.

Tienen recurrido el ROTT, entre otras cuestiones. ¿No cree que hay un exceso de judicialización del sector, con varios frentes abiertos: ROTT, desvíos obligatorios, bloqueos en Catalunya...?

Lo que pasa es que los palos siempre vienen al mismo. En el caso del ROTT, lo cierto es que la aprobación en Consejo de Ministros no se hizo de la mejor manera posible. Se han hecho modificaciones sobre el borrador del documento sin tener en cuenta a los transportistas, sin ni siquiera saber de dónde han salido esos cambios. Nos hemos sentido absolutamente ajenos al proceso. No es agradable llegar a los tribunales, habrá otros medios quizás de reivindicar nuestras reclamaciones, pero al final entendemos que es injusto que siempre



FRANCESC CABALLERO

acabemos pagando nosotros los problemas de los demás. Lo fácil es parar la carretera por lo que no nos queda más remedio que acudir a los tribunales. Sobre los bloqueos en Catalunya, lo que esperamos es que no se vuelvan a repetir.

El Comité Nacional habla de efectos indeseados del nuevo ROTT. ¿A qué se refiere?

Lo que pedimos con el nuevo Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre es más consenso. Nosotros somos un sector consciente de que hay que cambiar, de que debemos afrontar cambios en los próximos años, pero que estos no pueden ser traumáticos. Y esos efectos indeseados son los que nos causan un daño tremendo.

¿Está afectando al transporte español la huelga general que desde principios de diciembre vive Francia?

No mucho, porque la huelga se está notando más en los accesos a las grandes ciudades, París en particular, y en los principales puertos. Aunque el miedo que tenemos es que al final se acabe parando también la carretera, como ha ocurrido con los chalecos amarillos, que sí nos causaron grandes perjuicios.

El paquete de movilidad está en la recta final de la tramitación. En principio, consagra la prohibición del descanso normal en cabina y la vuelta a casa después de tres semanas de conducción. No es la propuesta que Astic defendía...

Nosotros en general estamos contentos porque coincide bastante con nuestras pretensiones. Lo que tememos es que la comisaria europea, que es de origen rumano, lo pueda cambiar, y poner en el papel un punto o una coma de más... España es un país periférico pero, a diferencia de Polonia, por ejemplo, nosotros hacemos más transporte bilateral, no tenemos a nuestras flotas trabajando en plan itinerante, como sí hacen los polacos u otros países del Este. En cabotaje, el periodo de enfriamiento nos parece un poco excesivo. Pero, en general, yo creo que se ha llegado a un entente que, en general, nos viene bien.

El regreso del vehículo cada ocho semanas también ha levantado ampollas...

Esto es una piedra de toque. En Lituania dicen que pueden desaparecer 35.000 empleos. Al final, tiene que haber una armonización. Nosotros somos uno de los pocos sectores armonizados en la Unión Europea. Tenemos

una normativa común para cuatro millones de trabajadores, por lo tanto, creemos que la competitividad no se puede basar solo en las diferencias entre salarios y cotizaciones sociales. También defendemos en España un convenio único que armonice las diferentes condiciones de trabajo. Por otro lado, nos perjudica la prohibición del descanso semanal en cabina, pero hay que adaptarse. Y nos gusta que los vehículos ligeros que hacen transporte internacional sean tratados como los demás. En definitiva, creemos que es una buena reforma.

Sobre los desvíos obligatorios, las restricciones se suceden pese a que los tribunales les dan la razón. ¿El transporte pesado debe renunciar a utilizar la red básica?

Le voy a poner un ejemplo que yo creo que es muy clarificador. Están desdoblado la N-232, entre Tudela y Mallén, una localidad que conozco bien. Es una vía con dos carriles de doble sentido separados por una línea continua, y sin alternativa de alta capacidad que no sea la autopista de peaje. Cada año había decenas de muertos en esa carretera, con un tráfico tremendo porque sobre ella pivota todo el tráfico entre el nordeste y el

noroste de la España. A nadie le preocupa esos accidentes mortales, que siguen ocurriendo. Para eso están los 11.000 millones de euros que aportamos todos los años al Estado, para evitar estas cosas. Lo de la nueva restricción al tráfico pesado hacia Irun, que tengamos que detenernos en Burgos, a más de 250 kilómetros de la frontera francesa, es otra cuestión inexplicable.

Una de las prioridades del nuevo Gobierno es definir el modelo de gestión de las carreteras. ¿Temen que les acaben imponiendo la euroviñeta?

Esto siempre es como una espada de Damocles que tenemos sobre la cabeza. Cuando se habla de aplicar nuevos impuestos medioambientales me hace gracia porque nadie se acuerda del 56% que grava el combustible, y que se llama impuesto de hidrocarburos. Ya estamos pagando por las emisiones que generamos. Repito: el transporte aporta 11.000 millones de euros anuales a la caja única.

Muchas autopistas están dejando de ser de peaje. ¿Cómo deberíamos financiar el mantenimiento?

Es que ya lo pagamos.

Pero Europa va por ahí...

Los gobiernos son muy ávidos a la hora de recaudar dinero para luego tirarlo por la cloaca. Lo que no puede ser es que solo los camiones paguen el mantenimiento de las carreteras. Según los estudios que hemos realizado sobre la materia desde la Fundación Corell, si lo pagáramos solo el transporte pesado saldría por unos 12 céntimos el kilómetro. En cambio, si lo hace el conjunto del parque automovilístico, los 38 o 40 millones de vehículos que circulan por la red, este importe se reduciría a solo dos céntimos por kilómetro. Hay que ser consecuentes.

Si suben el impuesto de hidrocarburos, ¿plantarán cara al Gobierno?

Si eso ocurre, lo pasaremos mal. Nosotros somos empresas que, por el tipo de servicio que realizamos, no nos resulta fácil repercutir los sobrecostes en la factura.

¿Se plantean medidas de presión más contundentes, como la huelga?

Astic es una asociación empresarial a la que medidas de presión como parar la carretera

EL PERFIL



Marcos Basante Fernández (León, 1966) es licenciado en Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Alcalá de Henares y Máster en Transportes por esta universidad. Además de presidente de Astic desde 2012, en sustitución de Pere Padrosa, y patrono de la Fundación Corell, es consejero delegado de Global Spedition, dedicada al transporte en cisterna de productos sólidos y líquidos a granel, con sedes en Zaragoza, Valdemoro (Madrid) y Constantí (Tarragona). Antes trabajó en otras empresas del sector, como Global Talke y Gabace. También es vicepresidente de la patronal madrileña Atradice y de Ajetrans-Jóvenes Empresarios del Transporte.



La nueva restricción al tráfico pesado hacia Irun, que tengamos que detenernos en Burgos, a 250 kilómetros de la frontera, es otra cuestión inexplicable”

no gusta nada. Lo hicimos hace años con el céntimo sanitario porque era una cuestión que nos afectaba a todos. Entonces, conseguimos el retorno vía gasóleo profesional y pudimos solucionar el tema. El Estado necesita dinero y lo busca donde sea. En realidad, lo que quiere es subir los impuestos a los 40 millones de vehículos que circulan en España, no solo a 200.000 camiones. Si finalmente nos suben el impuesto lo que va a ocurrir es que habrá otra distorsión más en el mercado.

En Catalunya, la Generalitat está decidida a implantar la viñeta, inicialmente temporal, para más adelante convertirla en pago por distancia. Y quieren negociarla con el nuevo Gobierno...

Yo creo que lo de Catalunya es un poco como lo que ha hecho el Gobierno Vasco con sus peajes. Se trata más de una decisión política que económica, para demostrar que tienen competencias y las ejercen. En Etxegarate, por ejemplo, te cobran por subir un puerto, ¡algo nunca visto! La Generalitat podrá hacer lo que quiera pero nosotros defenderemos los intereses de nuestros transportistas. El peaje de Euskadi lo recurrimos ante los tribunales y estos nos han acabado dando la razón.

Otro frente abierto es el de la ampliación a las 44 toneladas. Los cargadores están presionando al Gobierno para que lo apruebe alegando razones medioambientales. ¿Cree que hay alguna posibilidad todavía de alcanzar un acuerdo?

Las 44 toneladas en cinco ejes no se justifican de ninguna manera, tampoco desde el punto de vista medioambiental. Porque el desgaste de la carretera es mucho mayor. Sí lo serían con seis ejes, pero eso implicaría perder autonomía y aumentar peso. Astic va a luchar por que las 44 toneladas con cinco ejes no salgan adelante. En Francia, que están implantadas, solo la utilizan poco más del 20% de los transportistas. También hay razones de seguridad vial. ¿Vamos a dejar que un señor con una tractora de 10 años y un semirremolque de 15 años lleve 4.000 kilos más de peso? El incremento de capacidad requiere vehículos que operen con las mismas exigencias de seguridad.

¿El transporte por carretera podrá reducir a la mitad sus emisiones en 2030?

Lo veo difícil. No hay un sector en el mundo



FRANCESC CABALLERO

que haya reducido sus emisiones como lo ha hecho la carretera en los últimos 20 años. En el año 2000 un camión contaminaba un 95% más que hoy. Hoy no hay alternativa al motor de gasoil. Se está hablando mucho del gas, pero falta la red de suministro. Nosotros hemos comprado un vehículo propulsado a gas, lo estamos probando y lo pasamos fatal porque faltan gasineras. En Alemania, por ejemplo, no hay. El otro día me contaba una filial que opera en Europa del Este que el camión estuvo dos días parado en Eslovenia porque la gasinera se había quedado sin gas.

¿Qué le aconsejaría a un transportista que esté pensando en renovar su flota? Diésel, gas, híbrido, hidrógeno, eléctrico...?

Es que, insisto, no hay alternativa hoy por hoy al gasoil. Pensemos que los motores Euro 6 D están a la par con un motor de gas en materia de emisiones. No nos creamos que la energía eléctrica sale de fuentes renovables. De 2013 a 2018 hemos batido récords de producción de electricidad con carbón.

¿El tren podrá ser algún día una alternativa real al transporte por carretera?

El ferrocarril en España es un tema muy complicado. Este país tiene dos grandes centros económicos: Barcelona y Madrid, situados a una distancia de 600 kilómetros, que no es suficiente para hacer rentable el transporte ferroviario. Aquí están pasando cosas que no entiende nadie. Que me digan que un tren de València a Madrid es rentable, que me lo expliquen porque no me lo creo.

¿No cree en las autopistas ferroviarias?

No, para nada. El día en que un exportador de Almería cargue un tren con 60 contenedores de melones y pepinos, y se le pare tres horas, le aseguro que no vuelve a poner un contenedor sobre la vía. El camión es un modo versátil, una unidad de carga de 25 toneladas frente a otra de mil. ¿Que tiene que haber más movimiento entre puertos? Seguro, como en EEUU con la Costa Este y la Costa Oeste. Aquí un tren es rentable si lo pones entre el puerto de València y el de Lisboa para embarcar producto hacia América, por ejemplo.

España está invirtiendo mucho en el despliegue de los corredores ferroviarios, tal

como mandan desde Europa...

Nosotros no estamos en contra del ferrocarril, la prueba es que tenemos la Unión de Operadores de Transporte Combinado (UOTC) dentro de Astic, con una presencia muy importante en la organización. Pero el Corredor Mediterráneo del que tanto se habla se va a cargar el transporte combinado en España. Por lo que respecta a mercancías, yo pongo el Corredor Mediterráneo a la altura del aeropuerto de Ciudad Real.

¿Cómo están las relaciones con CETM? La principal patronal del transporte por carretera ha reprochado la actitud de Astic en diferentes asuntos...

Nosotros tenemos una magnífica relación con el presidente de CETM, Ovidio de la Roza. También tenemos, como es obvio, nuestras diferencias, somos organizaciones diferentes, con nuestra propia personalidad. En Astic hace más de 60 años que firmamos todo tipo de documentos con otras entidades europeas con total independencia y rigor. Y así lo vamos a seguir haciendo, sin ningún tipo de problema. ♥

XAVIER GUAL