
PICOS *de oro*

"Solo los negocios que de verdad lo son pueden crecer y desarrollarse y para que el transporte de mercancías por ferrocarril lo sea y atraiga a más inversores, debe ser estable, previsible y con visibilidad a largo plazo".

Miquel Llevat

Presidente de Captrain España

"Estamos hastiados de los continuos ataques a la libertad de tránsito, ya sea por parte de los chalecos amarillos, los CDR independentistas o los antisistema, a los que ahora se une la clase política (G7)".

Ovidio de la Roza

Presidente de CETM

"Las empresas han de adaptar sus cadenas de suministro al 'e-commerce' para cumplir con los cambios en tiempo real".

Nabil Malouli

DHL Supply Chain

"El transporte necesita un período de adaptación mayor en caso de un 'Brexit' sin acuerdo".

Matthias Maedge

IRU

"No es posible dejar en manos del trabajador la desaparición de la empresa".

Ignacio Riu Márquez

Secretario general ACTM Castellón

"Es irresponsable e injusto que la clase política ignore el carácter estratégico del transporte por carretera para la economía, la cohesión territorial y el bienestar".

Ramón Valdivia

Director general de Astic

"Si no cambia la normativa, ni el platooning ni la conducción autónoma mitigarán la falta de conductores".

Juan Monzón

Director general de Furgo-Trayle



FALTA DE VOLUNTAD POLÍTICA, EL PROBLEMA DE LA MOVILIDAD

EL OTRO GRAN PROBLEMA SERÍA LA DESCOORDINACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES

FUNDACIÓN CORELL PRESENTÓ EN LA JORNADA "FUNDAMENTOS DE LAS ACTUACIONES PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN ÁREAS METROPOLITANAS", EL PRIMER TRABAJO DEL THINK TANK MOVILIDAD: "LA MOVILIDAD EN ÁREAS METROPOLITANAS. UN DESAFÍO PERMANENTE"

ANÁLISIS DE LOS PLANES DE CALIDAD DEL AIRE

Samir Awad, Ingeniero-Socio de Hécate Ingeniería S.L. y miembro del Think Tank Movilidad, explicó que la eficiencia de la movilidad urbana se basa en tres pilares: la eficiencia del sistema (reducir o eliminar viajes con nuevos hábitos), la eficiencia del viaje (aumentando el reparto modal) y la propia eficiencia de los vehículos. Tras estudiar 9 proyectos de calidad del aire de nuestro país, afirma que uno de los principales problemas es que se tiende a hacer de ellos planes de lucha contra el cambio climático, que son medidas a largo plazo y no vinculantes. "Los diagnósticos son buenos, la planificación es buena, pero hay una escasa voluntad de implantación".

LOS NUEVOS MODOS DE MOVILIDAD

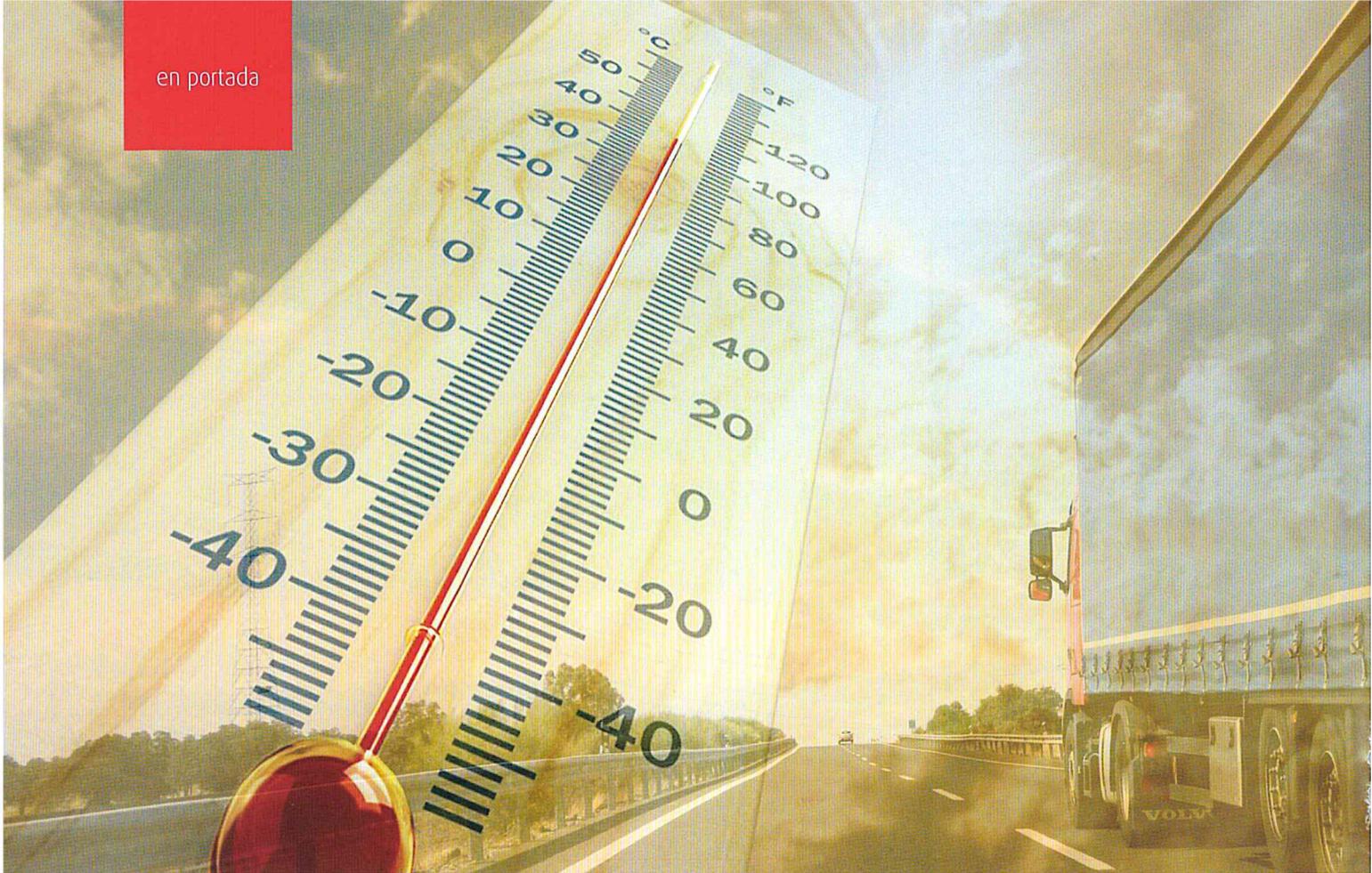
El autor de la segunda parte del estudio es Josep M^a Fortuny, miembro del TTMovilidad y Subdirector General de Ordenación del Transporte de la Generalitat de Catalunya. El estudio se ha centrado en los vehículos de movilidad personal compartida y VTC. Según Fortuny, la regulación de los vehículos de movilidad personal debe garantizar la seguridad de las personas y el reparto del espacio público de forma apropiada con los peatones y el resto de los vehículos.

DEBATE SOBRE POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD

Adrià Gomela, Director de Servicios de Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, expuso la necesidad de desarrollar políticas públicas de movilidad, ya que ésta se basa en decisiones personales vinculadas a la vida cotidiana, pero genera un impacto en el espacio, la calidad del aire, el ruido, la seguridad vial, etc. "Existe un consenso sobre hacia dónde queremos ir. El gran debate es cómo llegamos a ese horizonte". Gomela expuso el caso de Barcelona, en el que se pretende mejorar las condiciones para desplazarse a pie, en bicicleta y en transporte público, dando prioridad y espacio a esos modos de movilidad. "Hay mecanismos que podemos utilizar desde la Administración, como incentivar ciertos comportamientos, desarrollar regulaciones y favorecer la fiscalidad".

Álvaro Fernández, experto en movilidad y ex gerente de EMT Madrid, afirmaba: "El problema es cómo se traslada el debate a la opinión pública. La movilidad debería ser de consenso y requiere una población informada, pero estamos viendo lo contrario. El transporte público colectivo debe satisfacer las necesidades de los ciudadanos y actualmente no está a la altura. La auténtica solución a la movilidad es el transporte público".

A lo largo del debate, se plantearon cuestiones como la relación directa de la movilidad con una necesaria planificación urbanística y la necesidad de crear plataformas que unifiquen la selección de modos de transporte con el objetivo de facilitar el acceso al usuario.



SUBE LA TEMPERATURA EN EL TRANSPORTE

EL SECTOR SE SIENTE OLVIDADO Y MALTRATADO POR EL GOBIERNO DE PEDRO SÁNCHEZ

EL PASADO MES DE NOVIEMBRE EL PLENO DEL DEPARTAMENTO DE MERCANCÍAS DEL COMITÉ NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA ACORDÓ PROPONER AL GOBIERNO A TRAVÉS DEL MINISTERIO DE FOMENTO, UN LISTADO DE MEDIDAS QUE CONSIDERAN IMPRESCINDIBLES PARA EL NORMAL FUNCIONAMIENTO DE UN SECTOR ESTRATÉGICO COMO ES EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Casi un año después, tras unas elecciones generales y con un gobierno 'provisional', nadie ha mostrado un interés real en sentarse con los profesionales del transporte para buscar fórmulas que mejoren la situación que atraviesa el sector. Más bien ha ocurrido todo lo contrario: a lo largo de estos meses se han sucedido episodios que han incrementado la indignación entre los transportistas.

LA SOMBRA DE LA EUROVIÑETA

Mientras media España estaba de vacaciones, el ministro de Fomento en funciones, José Luis Ábalos, deslizó la posibilidad de implantar un pago "simbólico" en las autovías que a día de hoy son gratuitas. Posteriormente la responsable de Hacienda, María Jesús Montero, reconocía que el Gobierno estaba estudiando "diferentes fórmulas" existentes en otros países de Europa para el mantenimiento de la red de vías de alta capacidad, cuyo importe supera los 1.000 millones de euros cada año. Según informó 'El Español', el importe a cobrar rondaría los dos céntimos por kilómetro y los residentes cercanos a las autovías quedarían exentos del pago ya que este se centraría fundamentalmente en cobrar a quienes utilizan las carreteras de manera frecuente. Según este diario digital, la intención de Pedro Sánchez sería introducir este nuevo canon directamente en la Ley de Movilidad Sostenible con la que quiere dar rango de ley a los planes de infraestructuras de transporte, coordinar la actuación de las administraciones y obligarlas a ajustarse a las prioridades del Ejecutivo.

OLVIDADOS EN LA FRONTERA

Otro de los episodios negros que ha vivido el transporte durante el periodo estival ha sido la Cumbre



“LOS GOBIERNOS DE ESPAÑA SE OLVIDAN DE ESTE SECTOR”, ASEGURAN DESDE CETM

“EL SECTOR CONTRIBUYE SUFICIENTEMENTE AL MANTENIMIENTO DE LAS CARRETERAS”



Julio Villaescusa, presidente de FENADISMER.

La filtración veraniega sobre un posible cobro por el uso de las autovías, como no podía ser de otro modo, causó indignación en el sector. “Ya contribuimos suficientemente vía impuesto de hidrocarburos al mantenimiento de las carreteras”, aseguraban los responsables de Fenadismer, que recordaron que el sector del transporte por carretera, con la actual fiscalidad, ya aporta más de 21.000 millones de euros anuales. Además, ante las informaciones confusas deslizadas por el Ejecutivo, quisieron dejar claro que la Unión Europea no obliga a los Estados miembro a establecer un peaje o tasa por el uso de las carreteras. “Prueba de ello es que los países de nuestro entorno (Francia o Italia) no se exige ningún pago por la utilización de las carreteras de dichos países, a excepción de las autopistas privadas como ocurre en España”.

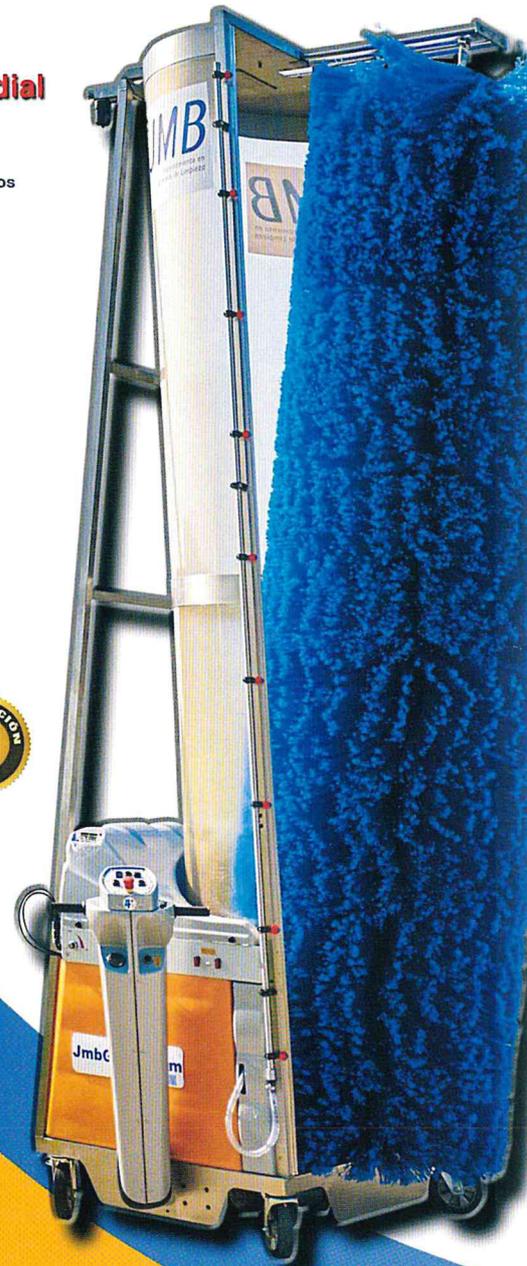
El monocepillo para el lavado de grandes y pequeñas flotas

LITIO WASH

Único en el mundo con batería de Litio

Novedad Mundial

-  Ecológico: 0 emisiones y 0 ácidos
-  Carga rápida
-  Sin mantenimiento
-  Rápido: 2'/Bus
-  Silencioso
-  Depósito de agua incorporado
-  100% móvil



www.JmbGrupo.com

+ 34 607 400 483

“LA PACIENCIA ESTÁ MÁS QUE COLMADA”



“Esta actitud generalizada contra el transporte de mercancías es un desafío que no podemos tolerar. La paciencia inveterada de nuestro sector está más que colmada”, aseguraba el presidente de la CETM, Ovidio de la Roza, y lanzaba una advertencia: “Que a nadie le extrañe que cualquier día, en cualquier momento digamos ¡Basta! y seamos nosotros quienes apartemos nuestros vehículos sin previo aviso, con devastadoras consecuencias”.

del G-7 celebrada en Biarritz en los últimos días del mes de agosto. En una carta abierta, el presidente de la CETM, Ovidio de la Roza, lamentaba “la absoluta falta de planificación para facilitar el libre desplazamiento de personas y mercancías entre los dos países y el resto de Europa”. Durante varios días miles de camiones se vieron obligados a parar en gasolineras y arcenes antes la imposibilidad de cruzar la frontera. “Nuestros conductores apenas si han tenido la posibilidad de descansar, de alimentarse, pendientes, en un continuo sobresalto y esperanza, de poder reanudar la marcha”, señalaba De la Roza. A su juicio, el operativo desplegado por la Guardia Civil de Tráfico, la Ertzaintza y la Policía Foral de Navarra ha sido “brutal y fuera de toda lógica”.

En cuanto a la repercusión económica, desde la CETM estiman que el coste medio de inmovilizar un camión asciende a más de 600 euros diarios (y son más de 10.000 los que pasan cada día por esta frontera), “a lo que hay que añadir el colapso de la actividad económica de no pocas industrias y sectores productivos de nuestro país, ante la falta de nuestros servicios durante estos días”.

LA GOTA QUE COLMA EL VASO

Por último, hace unos días el PSOE presentó un documento con 370 propuestas que, bajo el título

'Programa Común Progresista', pretenden ser la base para permitir la conformación de un Gobierno. Estas medidas, divididas en seis bloques, abordan múltiples cuestiones: Empleo digno y pensiones justas; Feminismo, lucha contra la desigualdad social y calidad democrática; Emergencia climática, transición ecológica de la economía, agricultura y pesca; Avance científico, tecnológico y transición digital; España abierta a Europa y al mundo y Estructura territorial, pero ni rastro del transporte de mercancías. Desde la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) lamentan que no aparezca “ni una sola propuesta específica encaminada a mejorar la situación del transporte de mercancías por carretera, sector indispensable a la hora de hablar, precisamente, del Estado de bienestar, ya que nuestra actividad representa la columna vertebral sobre la que se asienta la sociedad, el comercio y la industria de nuestro país”.

“SI SE PARA EL TRANSPORTE, SE DETIENE TODO”



Respecto a la ausencia del transporte de mercancías en el 'Programa Común Progresista' presentando por Pedro Sánchez, en ASTIC también se han mostrado

contundentes: “Es irresponsable e injusto que la clase política ignore otra vez el carácter estratégico del transporte por carretera para la economía, la cohesión territorial y el bienestar y la prosperidad de las personas en España. Si se para el transporte, se detiene todo. Parece mentira que algo tan obvio quede en total olvido en un documento tan extenso orientado a la mejora del país”, ha señalado Ramón Valdivia, director general de la asociación que agrupa a las principales empresas de transporte internacional.

Asimismo, ha causado gran perplejidad que en el documento citado no exista mención alguna a la creación de un Ministerio de Transporte independiente de Fomento, que la secretaria general de Transporte, María José Rallo, anunció durante la clausura de la XLII Asamblea General de ASTIC celebrada en Granada a mediados del pasado junio.

TRAS MUCHOS AÑOS ESQUIVANDO LA AMENAZA DE LA EUROVIÑETA, TODO PARECE INDICAR QUE ESTARÍA CERCA DE HACERSE REALIDAD EN UN GOBIERNO LIDERADO POR PEDRO SANCHEZ



UN IMPULSO PARA LA MULTIMODALIDAD

CETM MULTIMODAL Y UOTC HAN PRESENTADO UN PLAN PARA POTENCIAR ESTE TIPO DE TRANSPORTE

AMBAS ORGANIZACIONES HAN INSTADO AL MINISTERIO DE FOMENTO A REVITALIZAR EL TRANSPORTE FERROVIARIO E IMPULSAR EL PAPEL DE LOS TRANSPORTISTAS DE CARRETERA CON EL FIN DE CONSEGUIR LA MEJORA EN LOS SERVICIOS Y EVITAR EL POSIBLE DETERIORO DEL SECTOR. RECLAMAN LA CREACIÓN DE UNA UNIDAD ESPECÍFICA PARA PROMOVER LA MULTIMODALIDAD

que debe cumplir Fomento es el de eliminar la dependencia directa de RENFE Mercancías y de la AESF para evitar que se condicione la libre competencia. A su juicio, RENFE Mercancías debería depender de la SEPI (Sociedad Estatal de Participaciones Industriales) para que su función sea ecuánime. Sobre el papel de ROSCO (Renfe Alquiler de Material), también se han planteado diversas mejoras en el informe presentado a Fomento, solicitando,

La propuesta incluye más de treinta medidas y observaciones, y tiene como finalidad lograr la participación por parte de la Administración en materias como la congestión ferroviaria y que existan más acciones por su parte para multiplicar la utilización de las infraestructuras y reducir los cánones.

GARANTIZAR LA LIBRE COMPETENCIA

Asimismo, tanto la CETM Multimodal como UOTC entienden que uno de los principales requisitos



Desde el punto de vista de la CETM Multimodal y UOTC, también se debería separar las líneas de alta velocidad y mercancías "porque, en ocasiones, el primero limita al segundo empeorando la calidad de sus servicios".



Fomento debe eliminar la dependencia directa de RENFE Mercancías y de la AESF para evitar que se condicione la libre competencia, aseguran desde CETM Multimodal y UOTC.

entre otras medidas, que se flexibilicen los requisitos de mantenimiento y las revisiones de los vagones que alquila a empresas privadas.

MEJORAR LAS INFRAESTRUCTURAS

En cuanto al transporte ferroviario, consideran que se deberían ampliar terminales y crear otras nuevas,

después de comprobar que las infraestructuras suponen, "en muchas ocasiones, un castigo en cuanto a competitividad".

Señalan que urge mejorar las terminales fronterizas de Irún y Port Bou, incentivar la concentración de los TILOS (terminales intermodales y logísticas) y evitar la competencia entre estos. Los cambios en dichas terminales también pasarían por la utilización de trenes más pesados, el aumento de la frecuencia y la mejora en la interconexión.

SEPARAR LAS LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD Y MERCANCÍAS

Desde el punto de vista de la CETM Multimodal y UOTC, también se debería separar las líneas de alta velocidad y mercancías "porque, en ocasiones, el primero limita al segundo empeorando la calidad de sus servicios". Del mismo modo, señalan que aún queda pendiente la distribución de parte del presupuesto de ADIF para la ampliación de gálibos que permitan el transporte ferroviario de semirremolques P400.

Igualmente se propone que ADIF preste servicios de tracción suplementaria en determinados puntos donde un exceso de pendiente limita el tonelaje máximo que puede arrastrar una única locomotora.

LA CETM MULTIMODAL ESPERA QUE EL MINISTERIO DE FOMENTO TENGA EN CUENTA TODAS ESTAS PROPUESTAS Y "EVITE EL DETERIORO DE UN SECTOR QUE NECESITA UNA INYECCIÓN PARA LOGRAR RENOVARSE"

K

MANTENGA SU NEGOCIO FRESCO CON LOS FRIGORÍFICOS KÄSSBOHRER

Diseñado para operaciones óptimas, frigoríficos Kässbohrer, K.SRI le ofrece un rendimiento duradero para resultados sobresalientes. La tecnología de paneles compuestos duraderos K.SRI ofrece un aislamiento de alto rendimiento para la eficiencia del combustible, lo que contribuye a reducir el coste total de propiedad. Con una pared divisoria fácil de usar, K.SRI proporciona transporte multitemperatura. La opción de dos pisos, con barras de carga de 1.000 kg de capacidad, permite una eficacia operativa máxima de hasta 66 euro palés. K.SRI cumple con las certificaciones FRC, HACCP y Pharma.

Contáctenos ahora para descubrir los frigoríficos Kässbohrer!

Kässbohrer Sales GmbH

Ulm | Im Katzenwinkel 5, 88480 Achstetten - Ulm, Deutschland T +49 (0) 7392 96797-0 | F +49 (0) 7392 96797-67

Goch | Siemensstraße 74, 47574 Goch, Deutschland T +49 (0) 2823 9721-0 | F +49 (0) 2823 9721-21 | E info@kaessbohrer.com

Kässbohrer Customer Support | 00 800 527 72 647 37

www.kaessbohrer.com

