

## LOS TRANSPORTISTAS POR CARRETERA ANTE LA INTERMODALIDAD

### PONENCIA DE ALFREDO IRISARRI

*Alfredo Irisarri Castro es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Administrador solidario de la consultora SPIM, ha desarrollado toda su labor profesional en el entorno del transporte y la logística. Fue secretario general de CONETRANS y de CETM y presidente de esta última asociación durante ocho años. También ha ostentado puestos de responsabilidad en el Gobierno del Principado de Asturias, en el Comité de Transportes del Instituto de la Ingeniería de España y en la Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ha participado, asimismo, en varios centros de postgrado como profesor de Estrategia de Transportes y Logística.*

**E** Short Sea Shipping (SSS) se ha convertido en un tema hiper-recurrente. Intentaré, desde un punto de vista estrictamente pragmático, desgarnar bajo qué supuestos los transportistas por carretera utilizarán esta cadena intermodal, qué tipo de transportistas podrían hacerlo y, en tercer lugar, de qué escenario estamos hablando: quinientas líneas, dieciocho, nueve, ... Para intentar despejar incógnitas y disponer de información certera sobre los segmentos susceptibles de integrarse en el SSS, hemos realizado investigaciones de mercado que han sido entregadas al Ministerio de Fomento para el desarrollo del PEIT en materia intermodal.

En su día hicimos una investigación basada en entrevistas y reuniones con empresarios de carga general y de otras especialidades para conocer de primera mano su opinión general y su criterio acerca de la viabilidad del SSS. Cuando la Asociación de Promoción del Short Sea Shipping convocó estos estudios lo hizo sin objeto, delegando la línea de trabajo en las compañías especializadas. Finalmente, la idea esencial era cómo subir al barco a los señores de la carretera.

Las empresas eligen el modo de transporte que les parece más eficiente dentro de un determinado marco de costes. La experiencia de los últimos 30 años en la antigua UE de los Quince nos indica que la carretera y el transporte marítimo crecen exponencialmente y otros modos se mantienen. Hemos de suponer que esta situación se mantendrá en la UE de los Veinticinco. Hay, por tanto, dos modos capaces de ir ganándose día a día la confianza de los cargadores y de sus clientes. El transporte por carretera utilizará el SSS cuando tenga claro que es una alternativa a la autopista, cuando forme parte de una rutina asumida con confianza y cuando no exista ningún resquemor.

Hace años inicié una experiencia para Opel. Se trataba de montar un tren desde Casetas (Zaragoza) hasta Colonia. Aquello funcionó de una manera un tanto complicada. Cuando no había huelga en Irún la había en Poitiers o en Angulema. Estos imponderables, trasladados al entorno marítimo-portuario, son los que frenan a los operadores de carretera que, en principio, aseguran no tener ninguna predisposición negativa.

El transporte por carretera crece y el marítimo también, pero este último, en tráficos de crudo y carbón con países de la zona de la antigua Unión Soviética. Los tráficos con Francia, Alemania, Italia e Inglaterra, por ejemplo, son del camión. En este escenario, el SSS podrá ganar cuota sólo en determinados casos. Hay que asumirlo por una mera cuestión de organización de los tráficos.

En España, los flujos de mercancías por carretera son muy densos en los corredores central-norte, central-sur, mediterráneo y en el eje del Ebro. Otro tanto ocurre con los pasos de Irún y La Junquera. Esto provoca rechazo social y político y, consiguientemente, genera la necesidad de buscar alternativas.

Hallar una solución no es nada fácil. El transporte internacional crece a un ritmo del 3% o el 4% anual y los modelos de producción y consumo siguen unas pautas muy claras. Nadie quiere stocks, todo el mundo quiere flujos tensos y, en consecuencia, se elige el modo que les da ese servicio. Para los transportistas por carretera la fiabilidad en el plazo es sagrada y si no existen garantías en este sentido es mejor no seguir hablando, ni siquiera de precio.

Otro asunto que preocupa a los operadores de carretera, además de la complicación organizativa que la intermodalidad supone frente a la operativa tradicional, es el respeto comercial de la naviera, tener garantía absoluta de que no se dirigirá a los cargadores para arrebatarse su clientela. Si el mundo de la carretera no ve el SSS como una autopista neutra que cambia el asfalto por el acero del barco y el soporte del mar, jamás se implicará.

La documentación necesaria para la utilización del SSS también es motivo de preocupación. Las empresas de transporte no disponen de decenas de administrativos altamente cualificados para determinar y cumplimentar los documentos imprescindibles para subirse en el barco. Se requiere una voluntad clara de simplificar los procedimientos y trámites burocráticos.

La encuesta también ha revelado que prestan especial importancia a la operativa concreta. Casi ningún transportista es partidario de embarcar las cabezas tractoras, salvo que pudiera aprovechar el tiempo de descanso. En caso contrario optarían por subir únicamente el semi-remolque. En lo relativo a la organización del trabajo en destino, la mayoría es partidaria de no dejar la tracción en manos de la naviera y hacer el trabajo con medios propios o mediante acuerdos con colegas. En general, la función atribuida a la naviera por parte de los operadores es de mero traccionista marítimo sin deseos de que rebase este ámbito y, por supuesto, sin intención alguna por su parte de participar en el negocio marítimo.

Sentado lo anterior, ¿qué empresas son más permeables a la opción del SSS?. Para responder a esta pregunta hay que remitirse a la estructura del sector. El negocio de las empresas pequeñas está en hacer kilómetros y, evidentemente, no optarán por utilizar el barco. Cabe pensar que empresas con veinte o más autorizaciones se podrían plantear incorporar un largo tramo marítimo a su servicio de transporte.

Otro factor esencial es el de los cambios que se están registrando en el sector del transporte por carretera. Hemos pasado de ser un país con sobrecapacidad de oferta de camiones – el sector ya no es el sumidero donde los desempleados comprobaban de mala manera un camión para tirarse al mercado- a padecer un déficit en determinadas zonas y en determinadas épocas del año.

Los trabajadores empiezan a huir del sector por cuestiones laborales y retributivas. Incluso los conductores extranjeros plantean dificultades para ciertos desplazamientos. España es un país que roza el pleno empleo y la gente encuentra alternativas. A la carestía de algunas operaciones de larga distancia hay que añadir los efectos de los nuevos reglamentos (conducción y descanso, etc.).

Es razonable pensar que estos condicionantes harán más atractivo el SSS. En la fachada mediterránea han ido naciendo líneas y en la atlántica hay expectativas. El transporte por carretera tiene que pensar en buscar ciertas formas de derivación de actividad a otros modos y no sólo por cuestiones de volumen de tráfico, sino por complicaciones sociolaborales. Una alternativa será el barco y otra, por qué no, las famosas “freeways” ferroviarias.

Pero ¿funcionan las líneas marítimas de corta distancia? Pues funcionan cuando se dan una serie de condiciones, aunque finalmente las más importantes son tiempo y coste. A priori puede pensarse en las dificultades con barcos que navegan a 20, 21 o 24 nudos. Pero hay que tener en cuenta que los modernos lo hacen a 29 nudos y que, según el Libro Blanco del Transporte de la UE, el ferrocarril circula a una velocidad media de 18 km/h. En lo relativo al camión, que puede circular a un máximo de 70 km/h por vías de alta capacidad durante nueve horas de conducción, podemos hacer la operación de dividirlo entre 24 horas y obtendremos que la velocidad media es de 22 km/h.

Todo esto quiere decir que lo sustancial es hacer bien los números y ése es el objetivo del simulador al que hacía referencia Enric Ticó en la ponencia anterior. Para hacerlo, elegimos una serie de ciudades y puertos –no todos por cuestiones presupuestarias- e identificamos las cadenas marítimas que podrían enlazar en alguno de sus tramos las rutas entre ciudades interiores españolas (Madrid, Valladolid, Zaragoza ...) con las de otros países (Colonia, Frankfurt, Lyon, Milán, ...). Se trazaron 176 relaciones potenciales y en todas ellas se comprobó que la distancia crecía en el SSS. Era más largo el trayecto por esta vía que por carretera.

Sin embargo, y teniendo en cuenta el cumplimiento de la normativa para los camiones en materia de paradas y demás limitaciones, en algunas rutas el SSS merecía la pena. En trayectos relativamente cortos se retrasaban, aunque algunas igualaban los registros de la carretera. Por el contrario, en los trayectos largos el SSS igualaba en

la mayoría de los casos y en otras adelantaba la entrega incluso un día. En lo relativo a costes ocurría algo parecido. El SSS perdía en las distancias cortas, pero ganaba posiciones conforme crecía el radio hasta porcentajes superiores al 20 %.

Hay que tener en cuenta que un cargador no hace los números de su empresa únicamente por coste logístico sino por coste global de producción. Hay costes de muchos tipos, incluyendo los de almacenamiento y financieros, por citar algunos. Quiere esto decir que, en resumen, el SSS funciona en algunos casos y en otros no. Hay operadores como Citroën-Gefco que llevan haciendo operaciones de este tipo desde hace más de veinte años. Además de en la fachada atlántica, hemos encontrado líneas que funcionan en la mediterránea y en el sur.

Creo, en suma, que un empresa de dimensión significativa -50, 60, 80 camiones- se plantearía la opción del SSS si se dieran las condiciones antes citadas de fiabilidad, precio y neutralidad comercial del naviero. Además de factores como la congestión y la contaminación, los empresarios del transporte por carretera saben que sus costes externos, y especialmente el combustible, van a estar penalizados y están sometidos a variables incontroladas de carácter geoestratégico: conflictos bélicos, tensiones diplomáticas, especulación bursátil, etc. El mundo del transporte por carretera y el marítimo son entornos con mucha capacidad de iniciativa y deberían entenderse.

Será la iniciativa privada la que deberá liderar estos proyectos, pero el sector privado llega hasta donde llega y su margen de maniobra está marcado por la rentabilidad. Se requiere que el sector público actúe con más energía. En cualquier caso, este es un debate pendiente al que, hoy en día, no nos podemos anticipar. Hacemos reflexiones que se quedan en el ámbito de la teoría. Dentro de tres años veremos si se trata de una mera teoría o de una necesidad.