

PONENCIA DE MANUEL MONFORT

Manuel Monfort Tena es profesor mercantil y presidente y director general de Transportes Monfort. Miembro fundador de la Sociedad Ibérica de Transporte Intermodal, S.A. (COMBIBERIA), entre 1977 y 2004 fue presidente de la Asociación de Empresarios de Transporte de Castellón. En 1980 participó activamente en la creación de CONETRANS y fue el primer presidente del Comité Nacional de Transporte por Carretera. Entre 1998 y 2005 ocupó la presidencia de CETM y en la actualidad es vicepresidente de EDUMSA y miembro de la junta directiva de la Confederación de Empresarios de la Comunidad Valenciana. En 1997 le fue concedida la Medalla al Mérito del Transporte.

Tras las intervenciones de los cualificados ponentes que me han precedido tengo que señalar, en primer lugar, que soy transportista y pretendo contar la experiencia que estamos teniendo en nuestra zona. Aludiré a la evolución que, a mi modo de ver, ha tenido el transporte desde el año 2000, cuáles son las necesidades del mercado y cuáles los problemas con los que nos encontramos. A partir de ahí, podría abordarse nuestra visión del Short Sea Shipping (SSS) y los servicios que debería prestar para que los operadores lo utilicen.

Creo que el SSS es una herramienta más al servicio del transporte por carretera y podremos utilizarla en la medida en que sea rentable, útil y cómoda. En el Mediterráneo –no puedo hablar de otras zonas- existe un tráfico muy importante de productos cerámicos entre Castellón y la ciudad italiana de Módena en ambos sentidos. La distancia por carretera entre ambos núcleos es de 1.500 km. y la posibilidad de conectar a través de los puertos de Valencia y Barcelona con Génova, Roma o Livorno hacen que la alternativa del SSS sea viable.

Desde el año 2000 hasta hoy se ha duplicado el volumen de mercancía transportado por carretera y hay una clara política tendente a desviar tráfico a otros modos porque se dice que las infraestructuras viarias europeas están saturadas –creo que se podrían mejorar- y que hay que luchar contra la contaminación. No se ha reparado en que un barco que carga cien camiones gasta una cantidad equivalente de combustible a la de esos cien vehículos y que si lleva la mitad gasta prácticamente lo mismo a causa del peso que arrastra.

En cualquier caso, la UE ha apostado a través del Libro Blanco –ahora parece que lo han revisado con criterios menos duros- por favorecer otros modos en detrimento de la carretera. Si la cuota del camión es del 80 % es porque los clientes buscan rentabilidad, flexibilidad, rapidez y ausencia de stocks. Con una filosofía nacida en un despacho de Bruselas se ha apostado decididamente por el desarrollo del SSS y del ferrocarril. Hace tiempo, en Levante era Transfesa la que llevaba la fruta por ferrocarril a los grandes mercados europeos. Ahora toda la fruta va en camiones que, además, la depositan en los supermercados.

¿Qué ocurre con el ferrocarril? Combiberia nació hace 15 o 20 años y parecía

que se iba a comer el mundo. Entraron Renfe, los ferrocarriles alemanes y franceses y los más importantes transportistas de contenedores de España. Pasado este tiempo, es una sociedad que tiene una facturación equivalente a la de una empresa de 60 o 70 camiones.

Los números parecen buenos al principio pero luego topamos con las frecuencias y las necesidades acuciantes de los cargadores, que no pueden permitirse esperar. Ojalá el ferrocarril funcione algún día de manera óptima, pero deberá hacerlo con otros parámetros. Cuando un cliente italiano le pide a uno de Castellón 25 toneladas de un producto a mediodía, el camión sale por la tarde y llega a su destino a última hora del día siguiente.

Es cierto también que la carretera sufre graves problemas: jornadas de conducción, nuevos reglamentos, restricciones a la circulación, congestión de la red viaria, pago por el uso de las infraestructuras, precio del gasóleo, etc. Verdaderamente, el SSS podría suponer la solución a alguno de estos inconvenientes.

Habrà que ver las ayudas que se habilitan para su promoción. Se habla del ecobono pero lo cierto es que todavía de no se ha materializado ninguna ayuda. En Italia parece que se aplican descuentos del 20 % a las rutas ya existentes y del 30 % a las de nueva creación. Los beneficiarios deben realizar un mínimo de 80 viajes anuales en determinados trayectos marítimos en función de un programa que cuenta con un periodo de aplicación de tres años y aún esta pendiente de reglamentación.

Parece claro que el SSS está dando sus primeros pasos. Con todo, los episodios iniciales se remontan a los años setenta en Barcelona pero el fenómeno no se ha consolidado en Cataluña hasta hace tres o cuatro años. Ahora existen las líneas Barcelona-Génova, Génova-Barcelona-Roma, Barcelona-Livorno, Valencia-Livorno, Tarragona-Livorno y Valencia-Salerno. También han existido proyectos fallidos, como el de la Naviera Fos -del Grupo Boluda- en la línea Castellón-Livorno.

Los ponentes anteriores se han referido a la tramitación y a las frecuencias como puntos débiles de esta modalidad de transporte. Hay que reconocer que se trata de uno de los problemas esenciales de la cuestión. Un camión que sale de Bilbao o Castellón con destino a Italia pasa sin parar por La Junquera y Ventimiglia. En los albores del SSS existían graves problemas relacionados con la tramitación (manifiestos, control de mercancías peligrosas, peritajes, etc). Por otra parte, las frecuencias dificultan adicionalmente el proceso. En ocasiones, un camión cargado a las 10 de la mañana tiene que esperar catorce horas hasta su embarque y un vehículo parado es un vehículo que está perdiendo dinero. Y a todo lo anterior hay que sumar la inactividad de los conductores que, aunque no estén al volante, exigen su retribución y la prima por kilometraje. Esto último puede corregirse parcialmente no enviando las cabezas tractoras sino únicamente los semi-remolques. Otra cosa es cómo pueden plantearse estas operaciones los autónomos.

Finalmente, entre las esperas previas al embarque y el propio trayecto, el porte empieza a no ser rentable y prevalece la opción del transporte por carretera. No es menos cierto, sin embargo, que el uso del barco sortea los problemas derivados de las restricciones y jornadas festivas impuestas en los países de tránsito. Queda pendiente

de determinar, de acuerdo con la nueva normativa, si el tiempo de trayecto marítimo se considera de trabajo o de descanso a efectos del cómputo de la actividad de los chóferes.

Se plantean, por tanto, ventajas e inconvenientes. Entre las primeras cabe destacar el ahorro de combustible, el menor desgaste del camión y la ausencia de atascos. No obstante, los vehículos siguen gastando aunque no circulen (amortizaciones, impuestos, etc.).

El SSS, que permite en algunos buques el transporte de mercancías peligrosas y refrigeradas, puede ser rentable para los transportistas por carretera que puedan cargar semi-remolques, encuentren fiabilidad y frecuencias razonables y puedan beneficiarse de algún tipo de subvención. A partir de aquí, habría que hacer un notable esfuerzo para cambiar la mentalidad de los departamentos de tráfico de las empresas, que tienen su cultura e inercia, y de los propios clientes.

Problemas de la carretera

Limitaciones a la conducción:

- Límites jornada de conducción - nuevo Reglamento 561/2006
- Horarios de circulación cada vez más restrictivos (problema Francia)

Congestión de carreteras y autopistas (núcleos urbanos)

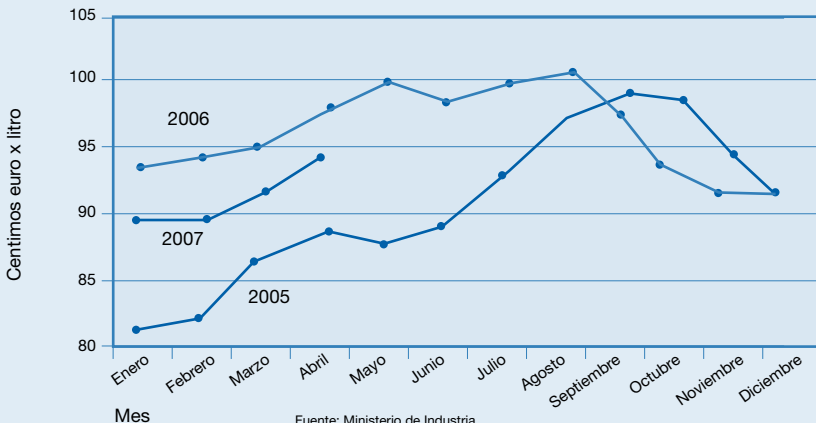
11 Escalada precio del gasoil:

- Precio Enero-2005 (tax inc) > 80,81 cts/l
- Precio Abril-2007 (tax inc) > 94,37 cts/l

Precios peajes de las autopistas (eliminación descuentos especiales)

Problemas sociolaborales.

EVOLUCIÓN - GASOLEO DE AUTOMOCIÓN



Fuente: Ministerio de Industria
Jornada técnica Short Sea Shipping - Bilbao 15/06/2007

Primeras soluciones que aporta el SSS



- Pocos trayectos de inicio
- Canguro desde Barcelona (años 70)
- Líneas actuales más importantes:
 - Barcelona-Genova (GNV)
 - Barcelona-Roma (Grimaldi Nápoles)
 - Barcelona-Livorno (Grimaldi Nápoles)
 - Valencia-Livorno (Grimaldi Nápoles)
 - Tarragona-Livorno (Suardiaz)
 - Valencia-Salerno (Grimaldi Nápoles)
- Inicios deficientes:
 - Proyectos fallidos:
Castellón-Livorno (Boluda) y Tarragona-Savona (MedSeaways)
 - Pocas salidas y frecuencia irregular
 - Poca velocidad
 - En casos, buques poco "atractivos" para conductores.
 - Retrasos en trámites portuarios
 - Coste de puertos excesivo

En resumen, coste caro para el camión

Ventajas e Inconvenientes	
VENTAJAS	INCONVENIENTES
<ul style="list-style-type: none"> • Duración trayecto por barco < horas de conducción (entre origen y destino) • Se evitan las restricciones de tráfico en Francia, Italia y España. • Los conductores viajan descansados aunque pendiente tacógrafo como “disponibilidad”. • Se evitan posibles atascos de tráfico, inclemencias meteorológicas, multas, etc. • Menos desgaste del camión y consecuentemente, menos visitas al taller: ruedas, frenos, etc. • Permite cargas IMO y refrigeradas. • Indudablemente, si el servicio es bueno, el SSS es más rentable que ir por carretera. • Permite enviar sólo remolques 	<ul style="list-style-type: none"> • Cambiar el “chip” de los departamentos de Tráfico para que utilicen esta opción > la planificación es más complicada al adaptarse a horarios de un tercero. • El conductor también cobra por los kilómetros que no realiza. • Sincronizar los tiempos de conducción y descanso en el barco. Cuidado con aplicación nueva legislación “horas disponibilidad”. • Cambiar la mentalidad de los transportistas por carretera que consideran al SSS como un competidor cuando es una opción más rentable.

¿Cuál sería el Servicio ideal para el transportista?
<ul style="list-style-type: none"> • Servicio 100% regular . • Horarios fijos sin variaciones según el día. Puntualidad. • Trayecto más rápido que la carretera. • Servicio de calidad para los pasajeros. Abaratamiento trámites portuarios. • Eliminación trámites de puertos y aduanas (estamos en UE). • Fácil acceso al puerto. • Tarifa por vehículo inferior al coste por carretera.