

Desde
el andén



Por **África Semprún**



ISTOCK

El camión sueña con un Ministerio propio

Los camiones sueñan con un Ministerio de Transporte. El sector lleva años pidiendo un departamento propio y aunque sabe, por experiencia, que no es fácil conseguirlo, quieren aprovechar la previsible formación de un nuevo gobierno socialista para volver a reclamarlo. El sector del transporte por carretera -viajeros y mercancías- está incluido dentro del Ministerio de Fomento, cartera que dirige hasta la fecha José Luis Ábalos, pero los empresarios aseguran que no es suficiente ya que se sienten marginados. Los esfuerzos de Fomento se concentran en las infraestructuras y la vivienda, dejando en un tercer plano los problemas y el futuro del sector.

Los camiones mueven por las carreteras más del 90 por ciento de las mercancías que viajan por el país y que se exportan, por lo que son básicos para asegurar el abastecimiento. En este punto, España es un país principalmente exportador a los países de la Unión Europea, entre ellos Reino Unido, que es uno de los sus grandes mercados. Así, el sector, sobre todo el que se dedica al tráfico internacional, exige más medios para afrontar el *Brexit*. Los empresarios denuncian que hay mucha incertidumbre sobre lo que puede pasar y que, aunque tienen el mismo acuerdo de transición que la aviación -el permiso de conducir y las licencias serán válidas en ambas zonas-, el gran problema que enfrentan es la reinstauración de las aduanas. Y es que, las barreras comerciales no sólo pueden encarecer los productos con los aranceles, también generan retrasos en la entrada de las mercancías y pueden dejar camiones parados durante días en la frontera si no hay algún papel en regla o pasa cualquier cosa.

Desde ASTIC piden más información y formación a Fomento y a la embajada de Reino Unido para poder afrontar esta nueva -vieja- forma de trabajar. A su vez, también buscan que el Gobierno de España se involucre más a la hora de defender su actividad en Europa, donde Francia y Alemania quieren poner barreras laborales y que piensen con ellos la manera de poder cumplir con la exigencia de la UE de que los camioneros no pueden realizar su descanso en la cabina. Denuncian que no existe una infraestructura de hoteles o de zonas de descanso habilitada para ello. A nivel interno enfrentan el reto de la vuelta a la atomización del sector.

EL PERSONAJE



Michael O'Leary

Consejero delegado de Ryanair

La paz laboral de Ryanair podría verse alterada este verano. Los sindicatos de media Europa de la compañía de bajo coste se reunieron la semana pasada en Lisboa para hacer un balance sobre la evolución de sus acuerdos y llegaron a una misma conclusión: Ryanair no está cumpliendo y se le acaba el plazo. En este sentido, los representantes de los trabajadores denuncian que la *low cost* se “está saltando a la torera” las leyes de cada país, ya que incluye en los contratos cláusulas que son contrarias al Estatuto de los Trabajadores, como en España, o dificulta la convocatoria de elecciones.

LA CIFRA

+1,5%

Es lo que creció el tráfico aéreo en Europa el pasado mes de marzo.

El tráfico aéreo creció en Europa un 1,5 por ciento en marzo. Aunque parece un dato flojo no lo es puesto que en 2018 la Semana Santa cayó en ese mes por lo que la actividad no es comparable. Este alza de la actividad ha traído consigo un aumento de los retrasos por el control aéreo y el mal tiempo, aunque se han reducido los minutos.

EL 'RETUITEO'

@Adif_es

Obras de la LAV Madrid- #Galicia afectarán al servicio ferroviario entre Galicia y Madrid del 8 al 24 de mayo #RedConvencional Zamora-Ourense. Renfe establecerá un plan alternativo de transporte por carretera



SINTRAPORT

Un ministerio de Transportes para salvar el sector

El tejido empresarial exige una voz propia en el Consejo de Ministros tras las elecciones del 28-A

POR XAVIER GUAL

El transporte quiere una ministra. O ministro. Las elecciones del pasado 28 de abril han puesto sobre la mesa el deseo unánime e inequívoco por volver a disponer de un interlocutor directo en el Consejo de Ministros que priorice la defensa del sector. El transporte y la logística suponen aproximadamente el 11% del PIB español y sus 200.000 empresas dan empleo a un millón de trabajadores. Son cifras más que suficientes para justificar una demanda histórica que hoy vuelve a estar sobre la mesa, si cabe con más fuerza. Tras la crisis económica que ha supuesto el cierre de miles de negocios y el empobrecimiento general de un sector clave,

los últimos años se han caracterizado por una recuperación de volúmenes y tráfico que, sin embargo, no llega a los libros contables de las empresas, teñidos aún de rojo. Las quejas del transporte son especialmente evidentes en la carretera. A finales del año pasado, el Comité Nacional del Transporte por Carretera lanzaba al ministerio de Fomento un manifiesto con 12 reivindicaciones. De estas, a día de hoy, no se ha cumplido ninguna, más allá de alguna cesión en el ROTT, una norma aprobada con cuatro años de retraso y que no gusta a casi nadie.

Para algunas asociaciones, como la del transporte frigorífico, la situación es insostenible. “La falta de un ministerio propio hace que el sector se vea abocado a la ruina que



tiene sobre sus costillas, pues legislar para él sin conocerlo ha llevado a la situación actual”, asegura el director general de Atfrie, Juan Manuel Sierra. “En campaña prácticamente ningún partido político ha hecho la más mínima alusión al transporte de mercancías por carretera en sus programas, y mucho menos a sus problemas y ruina latente”, añade Sierra. Aunque la afirmación quizás sea algo exagerada, lo cierto es que el transporte nunca ha preocupado demasiado a los políticos. Y el 28-A no ha sido una excepción.

Tampoco el transporte terrestre combinado se siente bien tratado por la Administración. “Después de casi 20 años, los Gobiernos de España han centrado exclusivamente su



atención, recursos y mejora de modelo en el AVE, en detrimento de la evolución de la comodalidad (carretera-ferrocarril), pese a nuestra constante insistencia ante los responsables del ministerio de Fomento”, afirma Antonio Pérez Millán, presidente de la Unión de Operadores de Transporte Comodal. La UOTC reclama a Fomento una “unidad de la intermodalidad” que tenga como objetivo la mejora de este tipo de transporte en España, y se remonta a los tiempos de la Transición para exigir un ministerio específico, como ya existiera en los gobiernos de Adolfo Suárez desde 1977 hasta 1981. Para la federación que representa a las pymes del transporte por carretera, Fenadismer, no es imprescindible

un ministerio exclusivo para el transporte, “incluso consideramos beneficioso que forme parte de una cartera ministerial relevante que incluya las infraestructuras y la movilidad, para que de esta forma toda la política que afecte al sector esté coordinada”, asegura su secretario general, Juan José Gil. “Lo que sí consideramos imprescindible es darle al transporte por carretera la relevancia que debe tener en las actuaciones de los sucesivos Gobiernos, debido a su preponderancia frente a otros modos de transporte, que sin embargo no ha ido acompañado de una política inversora proporcional a su peso en la actividad económica en España”, matiza Gil. En cambio, Ramón Valdivia, director

Los transportistas portuarios de Barcelona y València han recurrido a las movilizaciones en los últimos meses para evidenciar los problemas que sufre el sector / F. CABALLERO

general de Astic, la asociación de empresas de transporte internacional por carretera, sí lo entiende necesario “y así lo dejamos claro en cada ocasión que se nos presenta. La vida diaria de nuestras sociedades es impensable sin el transporte de bienes y de personas y, por tanto, es un sector estratégico, al mismo nivel que lo pueda ser el energético o el financiero. ¿Por qué sectores como el industrial, el energético o incluso el pesquero y el agropecuario tienen cabida en los frontispicios de los ministerios de los diferentes gobiernos mientras que el transporte, y no solo el de carretera, se tiene que ver reducido al convidado de piedra escondido detrás de las inversiones en infraestructuras?”. Según Valdivia, no ha habido grandes diferencias en los diferentes gobiernos en relación a la carretera, “más que nada porque los políticos dan por sentado que se va a desarrollar sí o sí y que no requiere mayor atención, más allá de definir y licitar las grandes obras relacionadas con la infraestructura”.

Los expertos difieren sobre la idoneidad de un ministerio del ramo. “Yo no creo que la solución pase por disponer de una cartera específica sino por que lleguen políticos con ideas claras, formación y planes de futuro que impliquen no solo una legislatura sino el tiempo necesario para la implantación de

“Es una actividad que los políticos dan por sentado que se va a desarrollar sí o sí, que no requiere atención”

esos planes de más de diez años”, explica el consultor logístico Agustín Arribas, para quien los últimos gobiernos se han caracterizado por su inacción. “Muchas palabras, reuniones, documentos y pocas realizaciones... ¿Cómo van los corredores Atlántico y Mediterráneo?

¿Qué se ha hecho, se está haciendo o se ha planificado hacer en relación con el transporte de mercancías por ferrocarril?”, se pregunta. “La sociedad en general y los políticos en particular no entienden lo que es la logística ni su vinculación indisoluble al transporte, no son conscientes de que se trata de una ciencia milenaria que persigue conseguir productos y servicios en cualquier lugar, en el momento adecuado, al menor coste posible”, puntualiza. Según la directora técnica de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, Pilar Tejo, modificar la denominación del ministerio “ya sería indicativo de un cambio en el peso específico y en el foco de las políticas, frente a las infraestructuras, y mucho más acorde con la situación actual y con lo que el futuro demanda en esta materia”. El economista Julián Maganto, exdirector de Puertos del Estado, no niega que la creación de un ministerio tendría “un efecto simbólico y mediático, aunque lo verdaderamente relevante es que

◉ Evolución de las competencias de Transportes en los Gobiernos de España



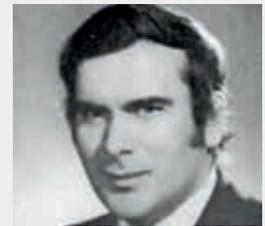
1977-1978
José Lladó
Fernández-Urrutia
Ministro de Transportes y Comunicaciones



1978-1980
Salvador Sánchez-Terán
Ministro de Transportes y Comunicaciones



1980-1981
José Luis Álvarez
Ministro de Transportes y Comunicaciones



1981-1982
Luis Gámir Casares
Ministro de Transportes y Comunicaciones



1982-1985
Enrique Barón
Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones



1985-1988
Abel Caballero
Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones



1988-1991
José Barrionuevo
Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones



1991-1993
Josep Borrell
Ministro de Obras Públicas y Transportes

los diferentes subsectores estén adscritos a un mismo departamento y que se establezca una completa y permanente coordinación entre ellos, evitando la simple agregación final realizada sin excepción por los diferentes gobiernos, en la que la planificación de las políticas sobre transporte terrestre, marítimo y aéreo se ha realizado cada una por su lado y sin tener en cuenta las posibles, deseables y necesarias combinaciones modales”.

Desde el modo ferroviario, el secretario general de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas, Juan Diego Pedrero, es taxativo. “España no necesita un ministerio específico, lo que necesita es una verdadera política de transportes con un master plan a diez años, que incluya la intermodalidad, y que enfatice el desarrollo del tren de mercancías. Todos los países de nuestro entorno lo han hecho o lo están haciendo y ese es el verdadero reto”, apunta. Este plan maestro no debería depender de un solo ministerio, sino de todo el Gobierno, siendo asumido

como política de Estado, “como en Alemania, Francia o Italia”, sostiene Pedrero.

DE TRANSPORTES A FOMENTO

El transporte hace más de un cuarto de siglo que perdió su papel protagonista en el Consejo de Ministros para pasar a ejercer

El transporte pasó a ejercer de telonero de las obras públicas en 1991, con el ministro Josep Borrell

de telonero de las obras públicas. El sorpasso se produjo cuando las infraestructuras se convirtieron en una cuestión prioritaria para un país recién incorporado a la Comunidad Europea, con un déficit alarmante en este campo, y que debía gestionar con

diligencia los generosos fondos dispuestos por Bruselas. Esta evolución se manifiesta en los sucesivos cambios de denominación del ministerio. El primer presidente de la democracia, Adolfo Suárez, creó la cartera de Transportes y Comunicaciones en 1977, con José Lladó Fernández-Urrutia al frente. El actual presidente de Técnicas Reunidas fue sustituido por Salvador Sánchez-Terán, más tarde por José Luis Álvarez y, finalmente, por Luis Gámir Casares.

Con la llegada de los socialistas al poder en 1982, la cartera pasó a ser de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Felipe González nombró ministro a Enrique Barón, a la postre presidente del Parlamento Europeo. Su lugar lo ocupó Abel Caballero. El hoy alcalde de Vigo fue sustituido por José Barrionuevo, el último ministro íntegramente de Transportes, porque en 1991, con Josep Borrell, este es desplazado por las infraestructuras. El impulsor de las obras olímpicas de Barcelona volvió a dirigir el departamento en 1993 para culminar el



1993-1996
Josep Borrell
Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente



1996-2000
Rafael Arias-Salgado
Ministro de Fomento



2000-2004
Francisco Álvarez Cascos
Ministro de Fomento



2004-2009
Magdalena Álvarez
Ministra de Fomento



2009-2011
José Blanco
Ministro de Fomento



2011-2015
Ana Pastor
Ministra de Fomento



2016-2018
Íñigo De La Serna
Ministro de Fomento



2018-2019
José Luis Ábalos
Ministro de Fomento (actualmente en funciones)



MINISTERIO DE FOMENTO

El PSOE plantea cambiar Fomento por Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Las aportaciones de la campaña del 28-A al transporte han sido escasas. Los programas electorales han pasado de puntillas por las preocupaciones del sector, más allá de las clásicas alusiones a las infraestructuras consideradas estratégicas por la mayoría, como los grandes corredores ferroviarios. Sin embargo, la excepción ha venido de la mano del partido vencedor, el PSOE, que propone reconvertir Fomento en Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Así, en el caso más que probable de que el PSOE mantuviera el Gobierno durante la próxima legislatura, Transportes volvería a liderar una cartera ministerial por delante de las infraestructuras, que quedarían sumidas bajo un epígrafe que engloba las políticas de gestión de la

movilidad en su concepción más amplia y moderna. El real decreto 355/2018 regula en la actualidad el departamento de Fomento, a quien compete la propuesta y ejecución de las políticas del Gobierno en infraestructuras, transporte terrestre de competencia estatal, aéreo y marítimo, así como de vivienda, calidad de la edificación y suelo. En su actual composición orgánica, el transporte ocupa el rango de secretaría general, al mismo nivel que las infraestructuras o la vivienda. De la secretaría general de Transporte penden las direcciones generales de Aviación Civil, Marina Mercante y Transporte Terrestre, mientras que Carreteras está adscrita a la secretaría general de Infraestructuras.

plan de autovías radiales. En 1996, con la victoria del PP, Aznar recuperó el nombre de Fomento, de reminiscencias decimonónicas, e hizo ministro a Rafael Arias-Salgado. En su segunda legislatura, lo sustituyó por un joven peso pesado del partido, Francisco Álvarez Cascos. En 2004, Zapatero puso al frente por primera vez a una mujer, Magdalena Álvarez, hasta 2009, cuando el testigo pasó a otro socialista de peso, José Blanco. A él le sucedió, con el retorno del PP, Ana Pastor, y en 2016 Rajoy aupó al cargo al entonces alcalde de Santander, Íñigo de la Serna. En 2018, Pedro Sánchez mantuvo la denominación de Fomento y nombró ministro a su mano derecha en el PSOE, José Luis Ábalos, hoy en funciones.

Con independencia del Gobierno de turno, todos ellos tienen un denominador común: los ministros o ministras de Transportes, de Obras Públicas o de Fomento, han sido siempre políticos de primer nivel, con peso específico en sus respectivas organizaciones. Una muestra de la importancia incuestionable de un sector estratégico en la economía y también, aunque no tanto, en la política española. **V**

la productividad de la economía a través de pymes y autónomos".

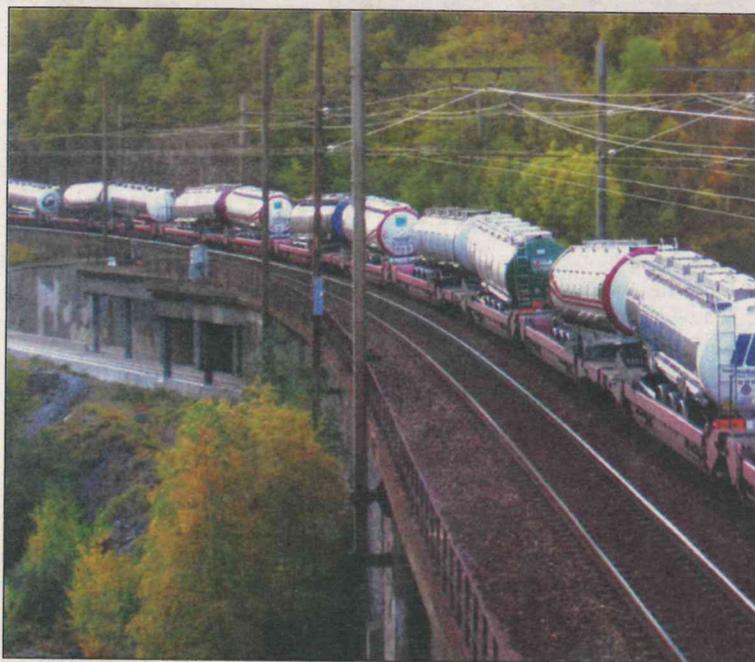
la que el Ayuntamiento de Madrid parece haber visto un provechoso

dano hacen a la competencia y profesionalización de este sector".

Uotc-Astic señala como responsable del deterioro de la intermodalidad al Gobierno

Con motivo de la actualización del índice Uotc adjunto, la Unión de Operadores de Transporte Comodal (Uotc) y la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) señalan a todos los anteriores Gobiernos de España como responsables del agravamiento de la intermodalidad de mercancías ferrocarril-carretera en España desde el año 2000, mientras que han priorizado su atención y recursos al Tren de Alta Velocidad (AVE). El índice Uotc muestra que, aunque la suma de ambos tipos de transporte rebasa la actividad en toneladas de enero de 2000, ha sido incapaz de alcanzar el mínimo de crecimiento del mercado estimado en términos del Producto Interior Bruto (PIB).

"Después de casi 20 años, los Gobiernos de España han centrado exclusivamente su atención, recursos y mejora de modelo en el AVE, en detrimento de la evolución de la comodalidad (carretera-ferrocarril), pese a nuestra constante insistencia ante las autoridades responsables del Ministerio de Fomento", afirma Antonio Pérez Millán, presidente de Uotc, organización que cumplió 18 años desde su fundación, el pasado viernes 19 de abril.



Unidad de la intermodalidad

"Desde Uotc-Astic, reclamamos la creación de una Unidad de la Intermodalidad que trabaje con un objetivo claro de mejora de la intermodalidad y de la comodalidad, y de un Ministerio específico de Transportes, como ya existiera en el segundo y tercer Gobierno de Adolfo Suárez

desde 1977 hasta 1981 bajo la denominación de Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Ante la proximidad de las elecciones generales, autonómicas, municipales y europeas, desde Uotc-Astic exigimos a las distintas formaciones políticas su compromiso para incluir una mejora de la intermodalidad en sus programas", anuncian.

Astic ve positiva la posición de Europa acerca del Paquete de Movilidad para el transporte español

'Las nuevas restricciones al cabotaje son mucho menos duras que las que los países más proteccionistas querían imponer'

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), ante la aprobación de última hora por parte del Parlamento Europeo del Paquete de Movilidad I, encuentra notables puntos positivos en el texto de posición alcanzado en la Eurocámara y augura que la mayoría de los aspectos negativos puedan ser corregidos en la siguiente fase de negociación a tres bandas con la Comisión, promotora de la iniciativa hace ahora dos años, y el Consejo, que ya fijó, por su parte, su posición a principios de diciembre de 2018.

Según Astic, se ha logrado salvar una situación de bloqueo político que estaba amenazando con dejar en suspenso la renovación de la normativa del transporte. Además, Astic señala que ha habido cierta dosis de buena fortuna, pues dadas las vicisitudes parlamentarias que se han venido viendo estos últimos 12 meses y las miles de enmiendas acumuladas para ser votadas en el último pleno de la legislatura, el resultado final podría haber sido un compendio de incongruencias y hasta contradicciones.

El objetivo de los países 'centrales' de poner trabas al cabotaje y al despliegue en sus territorios

de grandes flotas de países periféricos centradas en el cabotaje sistemático ha sido respetado en el Parlamento Europeo, pero sin que esa 'medicina' suponga entorpecer particularmente el tipo de transporte internacional que realizan las empresas españolas que componen Astic. En concreto, las operaciones bilaterales (de salida y vuelta al país de origen) serán liberadas de las servidumbres y barreras burocráticas que actualmente suponen las diferentes leyes nacionales, como la MiLog alemana o la Ley Macron francesa, derivadas de la Directiva de Desplazamiento de Trabajadores (DDT).

Además, las nuevas restricciones al cabotaje que han sido aprobadas son mucho menos duras que lo que inicialmente los países más proteccionistas deseaban imponer, y salvan, sin demasiados problemas, casi el 90% del modo típico de actuación de nuestras flotas en territorios europeos.

Hay que recordar que Francia y Alemania concentran el 75% de las rutas que suelen hacer los vehículos de las empresas encuadradas en esta especialidad. En este sentido, astic afirma que la posición del Parlamento Europeo



es muy similar a la que ya consiguió España, que se aprobara en el Consejo en diciembre, y que está en línea con la propuesta de compromiso que había defendido astic en diversos foros nacionales e internacionales, tras quedar claro que ni el Parlamento Europeo ni la Comisión aceptarían excluir a los conductores de internacional del ámbito de aplicación de la DDT.

Sin embargo, Astic discrepa de otros aspectos sobre lo aprobado por el Parlamento Europeo

respecto a los descansos semanales de los conductores y su distribución mensual. "Nuestra propuesta de 'vuelta a casa' ha quedado tremendamente jibarizada, hasta el exiguo plazo de dos horas como máximo, en las votaciones de las enmiendas finalmente aprobadas", asegura Ramón Valdivia, director general de Astic.

Para la Asociación, esto es un auténtico sin sentido pues la regulación del descanso semanal que fuerza a no utilizar los

vehículos no es congruente con la enorme falta de infraestructuras adecuadas, esto es, áreas de aparcamientos seguras, cómodas y bien equipadas que pudiesen hacer factible el cumplimiento de esa normativa. Debería haber una por cada 100-km, según votaron los propios europarlamentarios, pero "no se cumple ni remotamente hoy día y no se conoce ningún plan consistente y calendarizado para solventar este defecto de la red viaria europea", indica Valdivia.

REVOLERA



Ramón Valdivia

El empresario "tradicional" sufre ahora doblemente de mala prensa: por empresario y por tradicional

Digitalización

Proliferan las plataformas de distribución digital con su aureola de "modernidad disruptiva". El empresario "tradicional" sufre ahora doblemente de mala prensa: por empresario y por tradicional. Sin embargo, déjenme subrayar que los empresarios de transporte con los que más trato tengo figuran entre los pioneros de la digitalización, llevan ya años recorridos en ese cuentakilómetros. Nada más lejos de la realidad es circunscribir la palabra "moderno" sólo a estas plataformas "colaborativas", cuando precisamente las empresas de transporte consideradas como tradicionales están altamente digitalizadas en muchos aspectos: telemetría para medir, registrar y analizar en tiempo real los diversos parámetros del camión, optimización de rutas para reducir los kilómetros en vacío, la gestión de tiempos de conducción, el tránsito aduanero, la gestión de flota y de información a los clientes, etc.

Debemos insistir en que ser empresario tradicional no sólo no está reñido con la digitalización y la aplicación de las nuevas tecnologías, sino que es el mejor modo de aunar esos avances con la "tradicional" contribución al empleo de calidad y a la recaudación de impuestos y cotizaciones sociales. Baste resaltar que las empresas de este sector que tanto vilipendian algunos siguen generando casi un 5 por ciento al PIB de este país. Si esto no fuera suficiente, sus números las sitúan entre las compañías que más aportan vía salarios, cargas sociales e impuestos en la redistribución de la riqueza a la sociedad y al mantenimiento de las arcas públicas.

Por contra, muchas de las "disruptivas" plataformas digitales de la llamada economía colaborativa son meros intermediarios que aprovechan los resquicios legales y juegan con ventaja pues no invierten en empleados ni recursos propios, asumiendo muchos menos riesgos que el empresariado "de toda la vida", pues subcontratan a otros y se ofrecen a "coordinarlos". Esto es lo que precisamente buscan y necesitan vorazmente: valerse de un mercado desestructurado o aún más atomizado de lo que está ahora para colarse y derrumbar los cimientos firmemente contruidos hasta ahora entre todos. De las autoridades competentes y de una voz sectorial unida depende poner el terreno de competencia otra vez nivelado.

rvaldivia@astic.net

PICOS *de oro*

"El modo responsable del dramático descenso del transporte combinado en España no es precisamente la carretera. Convendría que los responsables de Fomento leyeran el trabajo del investigador Samir Awad que mereció el VII premio 'José M^a Huch' de la Fundación Corell: ¿Podría ser eficiente el ferrocarril español de mercancías?"

Miguel Ángel Ochoa

Presidente de la Fundación Corell

"En automoción, o eres global o no eres".

Josep M. Vall

Presidente del CIAC

"El próximo Gobierno que salga de las elecciones generales debe frenar la creciente ola de inestabilidad regulatoria".

Marcos Basante

Presidente de Astic

"La errática e improvisada política del Ministerio de Sanidad provoca graves perjuicios a los puertos españoles, así como a los transitarios y representantes aduaneros".

Enric Ticó

Presidente de Feteia

"No se puede concebir un puerto de futuro sin una verdadera conexión ferroviaria de futuro".

Ethel Vázquez

Consejera Infraestr. de la Xunta

"En una década, el 10 por ciento de nuestros ingresos vendrán del extranjero".

Isaías Táboas

Presidente de Renfe

"La automatización de las terminales portuarias es una realidad que se debe abordar ya desde el diálogo social".

Pedro García Navarro

Secretario general de Anesco

El 'Índice UOTC' muestra que el tráfico intermodal se aleja de la subida del PIB

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

El 'Índice UOTC', que elabora la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC), y que establece una comparativa entre la evolución del PIB y la del tráfico ferroviario intermodal nacional desde el año 2000, muestra en su última actualización que aunque la actividad en toneladas supera a la de principios de siglo, no es capaz de alcanzar el mínimo de crecimiento del mercado estimado en términos de PIB.

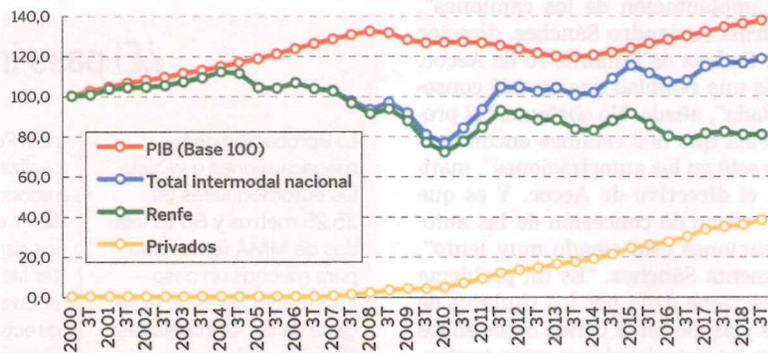
En el citado índice se aprecia que el volumen de tráfico en toneladas del intermodal ha crecido principal-

mente en los últimos años gracias al empuje de los operadores privados. Sin embargo, la brecha entre el tráfico conjunto de Renfe Mercancías y sus competidores en relación con el crecimiento del PIB no termina de recuperarse.

Esta realidad lleva muchos años enquistada, "pese a nuestra constante insistencia ante las autoridades responsables de Fomento", según denuncia el presidente de UOTC, Antonio Pérez Millán.

En este sentido, tanto desde UOTC como desde la patronal de transporte internacional Astic se reclama

INDICE UOTC (EVOLUCIÓN PIB ESPAÑA Y TRÁFICO NACIONAL INTERMODAL)



Datos: Índice 100, primer trimestre del año 2000. Fuente: UOTC. Elaboración: TRANSPORTE XXI.

crear una Unidad de la Intermodalidad "que trabaje con un objetivo claro de mejora de la intermodalidad y de la comodalidad". Así como un Ministerio específico de Trans-

portes, "como ya existiera en el segundo y tercer Gobierno de Adolfo Suárez desde 1977 hasta 1981, bajo la denominación de Ministerio de Transportes y Comunicaciones".

Este cambio supone un nuevo escenario para la actividad de Transcoma Global Logistics y Logipoint, ofreciendo a sus clientes nuevas posibilidades dentro de su porfolio de servicios transitorios y logísticos, adaptándo-

se a las exigencias cambiantes del mercado y manteniendo los más altos estándares de calidad y sus objetivos de ofrecer siempre servicios eficientes al mejor coste.

La nueva dirección es: Av. Arte-

sanos, 2- Módulos J•K•L, Polígono Industrial Puerta De Madrid, 28830 San Fernando De Henares – Madrid.



UOTC-ASTIC apunta a los Gobiernos de España como responsables del deterioro de la intermodalidad en el transporte de mercancías

La Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC) y la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) consideran que los anteriores Ejecutivos del país han priorizado sus recursos al Tren de Alta Velocidad (AVE) y han descuidado la comodalidad

UOTC alerta del empeoramiento de la intermodalidad terrestre ferrocarril-carretera en España, pues aunque supera la actividad en toneladas transportadas de hace casi dos décadas, no ha alcanzado el mínimo de crecimiento del mercado en términos de PIB

UOTC y ASTIC reclaman la creación de una Unidad de Intermodalidad que trabaje para mejorar la intermodalidad y comodalidad y de un Ministerio específico de Transportes

Con motivo de la actualización del índice UOTC adjunto, la Unión de Operadores de Transporte Comodal (UOTC) y la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) señalan a todos los anteriores Gobiernos de España como responsables del agravamiento de la intermodalidad de mercancías ferrocarril-carretera en España desde el año 2000, mientras que han priorizado su atención y recursos al Tren de Alta Velocidad (AVE). El índice UOTC muestra que, aunque la suma de ambos tipos de transporte rebasa la actividad en toneladas de enero de 2000, ha sido incapaz de alcanzar el mínimo de crecimiento del

mercado estimado en términos del Producto Interior Bruto (PIB). “Después de casi 20 años, los Gobiernos de España han centrado exclusivamente su atención, recursos y mejora de modelo en el AVE, en detrimento de la evolución de la comodalidad (carretera-ferrocarril), pese a nuestra constante insistencia ante las autoridades responsables del Ministerio de Fomento”, afirma Antonio Pérez Millán, presidente de UOTC, organización que cumple 18 años desde su fundación, el próximo viernes 19 de abril.

Desde UOTC-ASTIC reclamamos la creación de una Unidad de la Intermodalidad que trabaje

con un objetivo claro de mejora de la intermodalidad y de la comodalidad, y de un Ministerio específico de Transportes, como ya existiera en el segundo y tercer Gobierno de Adolfo Suárez desde 1977 hasta 1981 bajo la denominación de Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Ante la proximidad de las elecciones generales, autonómicas, municipales y europeas, desde UOTC-ASTIC exigimos a las distintas formaciones políticas su compromiso para incluir una mejora de la intermodalidad en sus programas.