

PETRA:

HACIA LA MODERNIZACIÓN
DEL SECTOR DEL TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Nº7
BOLETÍN
INFORMATIVO
SEPTIEMBRE 2004

- ✓ Infraestructuras e intermodalidad
- ✓ Medidas medioambientales



MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE TRANSPORTES
POR CARRETERA

CNTC

Comité Nacional del Transporte por Carretera

S U M A R I O

Boletín 7 – Septiembre 2004

Editorial

Análisis del sector

Infraestructuras e intermodalidad	4
Medidas medioambientales	14

Ciclo de presentaciones públicas

Objetivos y desarrollo	22
5. ^a presentación pública: dimensión y excelencia empresarial, claves de las especialidades	22

Concurso de mejores experiencias

Fallo del jurado	30
Acto de entrega de premios	30

Editorial

Como venimos exponiendo en anteriores boletines, el Ministerio de Fomento, en colaboración con la firma Deloitte, ha puesto en marcha una serie de iniciativas de comunicación con el sector del Transporte de Mercancías por Carretera:



El objetivo de estas iniciativas es fomentar el acercamiento y la difusión de las líneas de actuación propuestas en el Plan PETRA para la mejora y modernización del Sector.

En este sentido, se presta una especial atención a los procesos de concentración empresarial que se están produciendo en el Sector, al considerarlos pilar básico para conseguir, de manera eficaz, la adopción del resto de medidas, en aras a la modernización y mejora de competitividad tan deseadas. □

ALGUNOS DATOS DEL SECTOR:

- ❖ La Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento acaba de efectuar un estudio sobre la **situación económico-financiera de las empresas españolas de transporte por carretera (viajeros y mercancías) durante el periodo 1998-2002**, con la colaboración de Deloitte, en el que se ponen de relieve, ente otros, tres aspectos de gran importancia:
 - ✓ El sector ha crecido en facturación a ritmos muy importantes, superiores al PIB, en el entorno del 16,7% en 2000 y del 6,9% en 2002. La facturación del sector en 2002 se encuentra cercana a los 16.900 millones de euros, habiendo descontado el efecto de la subcontratación.
 - ✓ Los márgenes empresariales han experimentado una progresiva reducción a lo largo del periodo, pasando del 3,5% en 1998 al 2,0% en 2002.
 - ✓ La tendencia a la concentración empresarial es clara, con un progresivo incremento de las empresas medianas y grandes tras la descontingentación de 1999.

EN ESTE NÚMERO:

- 📁 Valoramos la situación del sector en relación con dos de las diez grandes líneas de actuación planteadas por el PETRA: **infraestructuras e intermodalidad**, por un lado, y **medidas medioambientales**, por otro, así como las iniciativas del **Ministerio de Fomento** para la mejora y modernización del sector en lo que a dichas líneas de actuación se refiere Pág. 4
- 📁 Repasamos los aspectos más relevantes de la **5ª Presentación Pública** que, a cargo de las empresas de transporte **Giraud Ibérica, Grupo Disfrimur y Transfesa Distribución Logística**, tuvo lugar el pasado 1 de junio en el Salón de Actos del Instituto Geográfico de Madrid, bajo el lema «Dimensión y excelencia empresarial: claves de las especialidades» Pág. 22
- 📁 Comentamos el acto de entrega de premios de la 1ª Edición del **Concurso de Mejores Experiencias Empresariales relacionadas con las líneas de actuación del Plan PETRA** que tuvo lugar el pasado 25 de julio en el Palacio de Zurbano de Madrid, y en el que se hizo entrega del premio correspondiente a la empresa Servicios Logísticos de la Plataforma de Zaragoza, S. A. (Serviplaza) Pág. 30

Análisis del sector

INFRAESTRUCTURAS E INTERMODALIDAD

Introducción

El Ministerio de Fomento, a través, entre otros, de la Dirección General de Transportes por Carretera, tiene entre sus objetivos prioritarios el de promover y facilitar la creación de un sistema de infraestructuras de transporte que posibilite el intercambio eficaz y eficiente de las mercancías, redundando en un beneficio máximo para todos los agentes involucrados y creando las bases de un desarrollo sostenible del sistema global de transporte.

Las infraestructuras de transporte juegan un papel decisivo en la maximización del beneficio de todos los agentes involucrados en el transporte de mercancías.

De los numerosos factores que han dado lugar a los importantes y rápidos cambios que viene experimentando la actividad del transporte en los últimos años, algunos tienen una relación muy directa con el papel estratégico que juegan las infraestructuras de transporte. Entre ellos cabe citar:

- La globalización de los mercados y la deslocalización de los centros de producción.
- La progresiva diversificación del servicio que afecta a las empresas de transporte.
- La necesaria aplicación de nuevas tecnologías en la gestión de las mercancías.

Dichos factores han condicionado una utilización cada vez más intensiva y especializada de las infraestructuras de transporte y logística por parte de las empresas. Y es precisamente en la utilización de dichas infraestructuras donde se producen una serie de fricciones en aspectos como el coste y el tiempo de las operaciones que, con una adecuada planificación y diseño de las infraestructuras, se pueden evitar, contribuyendo a una mayor eficacia y eficiencia del sistema global.

En su compromiso con la planificación y desarrollo de una red de infraestructuras moderna y competitiva, el Ministerio de Fomento apuesta por un modelo en el que juega un papel muy importante la iniciativa privada, aportando gran dinamismo y solidez a los proyectos en los que participa.

Objetivos del plan

Los principales objetivos establecidos en su momento por el Plan PETRA dentro de esta línea de actuación, se resumen en los siguientes puntos:

- ✓ Desarrollo de una red intermodal eficiente como fórmula para propiciar la mayor competitividad del transporte por carretera.
- ✓ Fomento de infraestructuras de transporte que faciliten la integración de servicios logísticos y accesorios al transporte, la obtención de economías de escala y la descongestión de los núcleos urbanos.

Esos objetivos quedan ampliamente recogidos a través de las numerosas actuaciones «ejecutadas», «en marcha» o «previstas» que se detallan al final de este apartado.

Desde el Plan PETRA se respaldó la necesidad de desarrollar una red intermodal eficiente que contribuyera a una mayor competitividad de las empresas de transporte.

Con ellas se abarca un amplio abanico de necesidades del Sector en materia de infraestructuras e intermodalidad, entre las que cabría destacar:

- Apoyo de iniciativas para la intermodalidad en el transporte y elaboración de un catálogo de recomendaciones para el impulso de la intermodalidad.
- Elaboración de un mapa de infraestructuras de transporte de mercancías por carretera y multimodales en España y diseño de una política de proyección y establecimiento de infraestructuras específicas y complementarias del transporte de mercancías.

Análisis del sector

La tendencia a la intermodalidad en el sector del transporte de mercancías por carretera

En el pasado, toda planificación del transporte de mercancías por alguno de los modos, así como la adopción e implantación de medidas para su modernización y desarrollo, se realizaba, en líneas generales, considerando el funcionamiento aislado e independiente de los mismos.

Con el tiempo se han ido valorando las ventajas de tener una concepción integrada del sistema global de transporte que dé lugar a una planificación del mismo basada en la interoperabilidad e interconexión de los distintos modos y redes de transporte.

De dicha concepción se obtienen dos beneficios muy claros para el sistema:

- ✓ Aprovechar las ventajas intrínsecas a cada uno de los modos en lo relativo a costes, seguridad, capilaridad, etc., planificando su utilización en las distancias en las que resultan más competitivos.
- ✓ Propiciar un desarrollo sostenible de la movilidad en el ámbito internacional, nacional y local.

En los últimos años se ha pasado de una concepción aislada de los distintos modos a una concepción integrada del sistema de transporte que propicie un desarrollo eficaz, eficiente y sostenible del mismo.

La clave sobre la que se articula esa nueva visión del sistema de transporte es el concepto de intermodalidad, por el que cada modo de transporte participa de la cadena de suministro aportando lo mejor de sí en función de los requerimientos que presenta la mercancía a transportar: origen-destino, plazo, coste, etc.

Pero para que esta nueva concepción del sistema responda a la teoría en términos de eficacia y eficiencia, resulta imprescindible alcanzar altos niveles de calidad en el servicio ofrecido.

La intermodalidad es la clave sobre la que se articula la nueva concepción del sistema de transporte, con la que se pretende obtener lo mejor de cada modo.

En ese sentido, el transporte intermodal todavía encuentra importantes dificultades para su generalización como un «modo de transporte» más por el que poder apostar según los requerimientos. Esas dificultades suelen derivarse de fricciones en el intercambio de mercancías que se producen en los nodos intermodales, y que condicionan negativamente la flexibilidad, los tiempos y los costes de este nuevo «modo».

Así, a pesar de que el transporte intermodal presenta cifras de crecimiento muy importantes en Europa en los últimos años, su peso sigue resultando poco representativo en comparación con los modos tradicionales de transporte y en particular con la carretera. Actualmente, la cuota de participación del transporte intermodal en Europa es del orden del 5% del transporte europeo internacional.

Sin embargo en el conjunto de la UE existe una clara convicción de las ventajas que ofrece esta nueva concepción del transporte, especialmente en un contexto de fuerte congestión de las redes viarias europeas, por lo que la apuesta por la integración de modos es total. Como consecuencia se espera que el volumen de transporte intermodal se triplique en los próximos diez años y se pretende que este incremento sea aún mayor en determinadas rutas de alta densidad de tráfico de mercancías a larga distancia, en las que se espera alcanzar una cuota de mercado del 30%.

Por último cabe comentar que para que exista una integración de modos realmente eficaz y efectiva, se hace preciso una planificación de los mismos y de los nodos de intercambio modal desde un punto de vista geográficamente amplio, que identifique los principales corredores de transporte de mercancías a los que habrán de dar servicio, y desde ahí descienda a un nivel de detalle más localizado. En ese sentido parece lógico pensar en el establecimiento de redes de diferente nivel dentro del ámbito internacional, nacional y regional.

Análisis del sector

Tendencias en las infraestructuras de transporte: corredores logísticos y centros logísticos intermodales

El mercado de los servicios de transporte y logística viene experimentando desde hace años unos ritmos de crecimiento muy fuertes que van acompañados de importantes y cada vez más rápidos cambios en la forma de concebir dicha actividad; cambios que afectan a clientes y operadores.

De entre los principales factores que han originado dichos cambios cabría citar tres que tienen una especial incidencia en el papel que juegan las infraestructuras de transporte y logística:

- La *globalización* de los mercados.
- La *deslocalización* de los centros de producción.
- La importancia de aportar *valor añadido* como factor diferenciador de cada operador.

Todos estos factores configuran un escenario de fuerte intercambio de mercancías en un ámbito geográfico cada vez más amplio, lo que está dando lugar, por razones de selección y optimización que impone el propio mercado, a la aparición de los denominados «*corredores logísticos*» entre los centros productivos y los centros de consumo a todos los niveles: local, nacional y especialmente internacional, caracterizándose dichos corredores por ser los que canalizan los principales flujos de mercancías al estar asociados, en la gran mayoría de los casos, a una adecuada dotación en infraestructuras de transporte y logística.

Y es precisamente en este panorama en el que los denominadas «*centros logísticos intermodales*», entendiéndolos como espacios físicos especialmente equipados para la gestión y manipulación de mercancías, para la incorporación de valor añadido a las mismas y para su intercambio modal, representan un papel cada vez más relevante, al ser piezas clave en el complejo engranaje del entramado de corredores logísticos en aquellos nodos en los que dos o más de ellos realizan un intercambio de mercancías por uno u otro motivo: cambio de modo de transporte, rotura o consolidación de cargas, etc.

Las plataformas logísticas sirven de engranaje del entramado de corredores logísticos que surgen asociados a los principales flujos de mercancías en los diferentes ámbitos geográficos.

En el proceso de aparición de nuevos corredores logísticos, e incluso de modificación de algunos ya existentes, juega un papel fundamental la dotación del territorio con adecuadas infraestructuras logísticas, hasta el punto que el vertebrar un área determinada con modernas y bien dimensionadas infraestructuras logísticas puede atraer hacia sí los flujos de mercancías que tradicionalmente discurrían por un corredor logístico cercano.

Es decir, los flujos de mercancías en cualquier ámbito geográfico no son estáticos, sino dinámicos, y una herramienta importante para actuar sobre ellos es la adecuada dotación de infraestructuras, tanto en redes de transporte como en puntos nodales de intercambio de mercancías. Por ello las plataformas logísticas, al igual que otras posibilidades de centros nodales de mercancías, se han convertido en un verdadero motor del desarrollo económico de aquellas zonas donde se ubican, y conllevan importantes oportunidades de crecimiento y desarrollo por su potencial de generar, e incluso atraer, flujos de mercancías.

El número de centros de este tipo está aumentando en los últimos tiempos, pues las diferentes administraciones públicas responsables de las infraestructuras empiezan a ser conscientes de que, además de atraer hacia el territorio los flujos de mercancías, las empresas que operan con los mismos consiguen importantes beneficios en cuanto a disminución o reparto de costes, acortamiento de las distancias en las rutas de entrega, disminución de inventarios en los almacenes, mejoría en el servicio integral al cliente, ahorro de combustible, etc.

Por este motivo, la ubicación de un centro logístico intermodal en una Región supone además una oportunidad para captar y fidelizar a las diferentes empresas con relación directa en el mercado del transporte y la logística de la misma: operadores logísticos y de transporte, cargadores y otras empresas de sectores industriales interesados.

Análisis del sector

En resumen, la generación de corredores logísticos en una región y la dotación con modernos y bien diseñados centros logísticos intermodales, tienen importantes efectos positivos sobre el territorio:

- ✓ Mejoran las posibilidades de negocio del tejido empresarial al atraer a la región nuevos inversores y actividades de la cadena logística nacional e internacional, con la consiguiente generación de empleo.
- ✓ Favorecen una mayor competitividad de las empresas de la mano de la simplificación de los procesos, la generación de sinergias y la reducción de costes.
- ✓ Concentran fuera de los núcleos urbanos actividades con una importante incidencia ambiental como es el transporte.

Los flujos de mercancías no son estáticos, y una adecuada dotación en infraestructuras de transporte y logística actúa como elemento de generación o atracción muy importante para un área geográfica.

Corredores logísticos

Entrando un poco más al detalle de las razones principales para la proliferación de los llamados corredores logísticos nos encontramos:

- Por un lado, se viene produciendo desde hace años un aumento muy importante de la actividad comercial a nivel mundial, lo que unido a la orientación de las empresas a mercados geográficamente cada vez más distantes por efecto de la globalización y a la dispersión de los centros de producción respecto a los centros tradicionales de consumo, lleva a la generación a todos los niveles de grandes corredores de intercambio de mercancías.
- A su vez, tanto a nivel mundial como a nivel nacional, se da una localización espacial de los principales centros de producción y de consumo, lo que provoca una cierta concentración geográfica de esos grandes

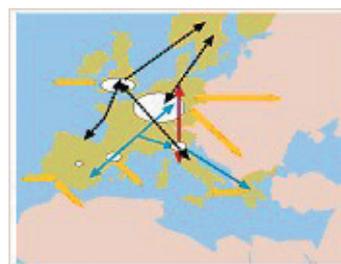
corredores de intercambio de mercancías entre áreas de origen/destino muy localizadas.

- Por último, los operadores de transporte y logística que realizan la gestión de ese intercambio de mercancías buscan los mecanismos que les permitan afrontar unos procesos que cada vez se vuelven más complejos, optimizando tiempos de recorrido y costes, por lo que tienden a aprovechar las grandes infraestructuras de transporte y logística existentes en el ámbito geográfico de esos corredores de intercambio.

De esta forma es como empiezan a configurarse los llamados «corredores logísticos», que resultan de la utilización por parte de los operadores de transporte y logísticos de las infraestructuras logísticas más ventajosas asociadas a cada uno de los corredores de intercambio de mercancías a nivel mundial, nacional o regional.

A nivel europeo, por ejemplo, se pueden identificar claramente centros de especial atracción/ generación de tráfico de mercancías entre los que se crean numerosos corredores logísticos en función de la interconexión entre ellos.

El principal núcleo logístico de Europa está formado por las ciudades de París, Frankfurt, Munich y Lyon. Por importancia le seguirían el sur del Reino Unido, y a éste las zonas del Norte de Italia y de España.



Son los operadores los que condicionan la utilización de uno u otro corredor logístico en función de las posibilidades que les ofrece de optimizar tiempo, coste y recursos.

Análisis del sector

Centros logísticos intermodales

Directamente relacionado con la aparición de corredores logísticos está el fenómeno de la intermodalidad y el desarrollo de los «Centros Logísticos Intermodales». Éstos surgen por un doble necesidad:

- Por un lado, la ya comentada proliferación de intercambios comerciales en ámbitos geográficos cada vez más amplios, exige en muchos casos de la utilización de distintos modos de transporte para cubrir la cadena de suministro. Los puntos de intercambio de mercancía entre los diferentes modos de transporte son los Centros Intermodales.
- Por otro, nos encontramos el importante desarrollo del transporte por carretera en las últimas décadas, al resultar el modo de transporte más flexible para dar cobertura a las nuevas necesidades de intercambio de mercancías. Pero ese crecimiento del movimiento de vehículos a todos los niveles, ha acarreado unas consecuencias de impacto ambiental muy importantes.

Existe por ello la firme voluntad de potenciar el desarrollo equilibrado del transporte por carretera con el de otros modos menos contaminantes, como son el transporte ferroviario y el marítimo, lo que obligará a potenciar también los centros de intercambio modal entre los mismos y la carretera, que indudablemente no dejará de poseer un papel relevante en el panorama nacional e internacional del transporte de mercancías.

Desde la Comisión Europea, y con la publicación del Libro Blanco del Transporte, se trabaja para difundir y potenciar las posibilidades de la intermodalidad. Pero éstas pasan por optimizar radicalmente la dotación actual de estos centros de intercambio modal, permitiendo un ahorro efectivo de costes, recursos y tiempos de manipulación y gestión para los diferentes operadores.

A tal fin la Comisión está desarrollando un plan de inversiones, con horizonte en el año 2011, que persigue adecuar las redes transeuropeas de transporte, tanto las de los diferentes modos de transporte como las de intercambio entre los mismos.

Desde España también se están realizando iniciativas similares para promover los centros multimodales. Es el

caso de las Comunidades Autónomas que han podido constatar que la inversión en este tipo de centros potencia la actividad económica de sus regiones, generando riqueza, empleo y desarrollo económico y social.

Los centros logísticos intermodales son un foco generador de riqueza y desarrollo social y económico para las regiones donde se ubican, propiciando la mejora de su tejido empresarial y posibilitando notables beneficios medioambientales.

Relaciones entre los centros logísticos intermodales y los corredores logísticos

Por último cabe comentar que, a raíz de todo lo anteriormente indicado, existe una necesaria conexión entre los corredores logísticos y las infraestructuras de intercambio modal.

En esta mutua relación, se puede producir una doble situación:

- Por un lado, la existencia de infraestructuras de transporte que resultan coincidentes con los flujos naturales de mercancías entre los diferentes puntos de atracción/generación.

Éstas pueden ser coincidentes desde la aparición del flujo natural de mercancías y haberse desarrollado para optimizar el intercambio comercial.

- Por otro lado, se puede dar el caso de la creación de infraestructuras de transporte y de intercambio modal lo suficientemente atractivas por su oferta de ahorro de costes, recursos y tiempos, que sean capaces de atraer hacia sí flujos de mercancías que de forma natural no coincidirían geográficamente con éstas infraestructuras.

La concatenación de ambas posibilidades da lugar a una evolución y desarrollo de los corredores logísticos.

Análisis del sector

Una propuesta para la intermodalidad: el transporte bimodal

Impulso europeo al transporte intermodal

Como ya se ha comentado, el importante crecimiento que ha experimentado el transporte por carretera en las últimas décadas a consecuencia, entre otros, de su gran flexibilidad y competitividad, ha dado lugar a un panorama del sistema global de transporte que plantea serias complicaciones en lo relativo a su desarrollo sostenible en aspectos tales como el impacto ambiental y la seguridad.

Consciente de ello, la Unión Europea viene realizando desde hace años una apuesta importante por el desarrollo de la intermodalidad como complemento ideal entre la flexibilidad y universalidad de la carretera, y la economía, la seguridad y la disponibilidad para el transporte masivo que presentan otros modos como el ferrocarril, el aéreo, el marítimo o el fluvial, siendo esta colaboración de especial interés en aquellos casos en que se encuentran dificultades de infraestructura o saturación de uno de los modos.

Esta apuesta por el transporte intermodal, que se hace extensiva a cada uno de los países miembros, es una de sus líneas estratégicas para la mejora de la oferta de transporte, tanto en lo que representa la disponibilidad de infraestructuras, con la creación de una Red Transeuropea de Transporte Combinado, cómo en la aplicación de tecnologías, entre las que las soluciones bimodales que más adelante se detallan son una de las líneas de trabajo prioritarias, apoyadas en el Programa PACT (Acciones Piloto de Transporte Combinado).

La implantación de nuevas soluciones en torno a la complementariedad entre los modos de transporte, parece ser, pues, la forma más pertinente de desarrollo de relaciones competitivas y eficientes de transporte.

El transporte intermodal complementa la flexibilidad de la carretera con la economía, la seguridad y la disponibilidad para el transporte masivo que presentan otros modos.

Como consecuencia de esta apuesta de la Unión Europea y las distintas Administraciones Públicas nacionales, la propia iniciativa privada, y más en concreto la del transporte por carretera, se interesa y compromete con las soluciones intermodales, entre ellas la bimodal, habiendo colaborado, por ejemplo y en el caso de España, con Renfe en la fase de desarrollo y demostración apoyada por la Unión Europea, invirtiendo en semirremolques de carretera bimodales al mismo tiempo que el ferrocarril ha invertido en rodaduras ferroviarias bimodales, al no hacer falta vagones ni grúas.

La propia iniciativa privada, consciente de sus ventajas, participa activamente en diferentes proyectos europeos de intermodalidad.

En el transporte intermodal, en líneas generales, se produce una transferencia de la unidad de carga, sea un contenedor, una caja móvil o un semirremolque, entre la carretera y otros modos. En esa transferencia para dar continuidad al transporte de la unidad de carga, el ferrocarril aporta su menor coste, fiabilidad, seguridad y aptitud para los recorridos en grandes distancias, mientras que la carretera aporta su accesibilidad a un mayor número de usuarios.

Se trata en definitiva de optimizar la utilización de los recursos estructurales y operativos para obtener un sistema global de transporte más racional y competitivo, a través de la oferta de un modo de transporte integrado y, por tanto, de una operación logística más coherente.

Entre las facilidades intrínsecas que estas técnicas ofrecen podríamos enumerar las siguientes:

- ✓ Servicio puerta a puerta y accesibilidad, en términos de infraestructura, a un mercado más amplio, por la capilaridad y amplitud de la red viaria.
- ✓ Seguridad, menor coste y grandes desplazamientos asociados a los recorridos ferroviarios.
- ✓ Unicidad del operador, de forma que el cliente externaliza la gestión logística del transporte.

Análisis del sector

Problemas tradicionales del transporte combinado

Pese a todas las ventajas patentes ya comentadas de una oferta integral de transporte aprovechando lo mejor de cada modo, el desarrollo de la intermodalidad en el ámbito de la Unión Europea, y en concreto de España, está siendo lento y costoso.

Dos son los factores que podrían justificar la resistencia encontrada ante una apuesta definitiva por la intermodalidad.

Por un lado, las técnicas convencionales de transporte combinado, que en líneas generales se basan en el intercambio entre un modo y otro de las unidades móviles de transporte mediante su elevación respecto al nivel del suelo, exigen costosas inversiones para adecuar las terminales de transferencia a los requerimientos operativos y de espacio de dichas técnicas.

Así, por ejemplo, precisa de grúas fijas de gran potencia y capacidad portante encargadas de mover la unidad de carga. Pero además, dada la lentitud del proceso, exige de la inversión en extensas áreas de almacenaje donde apilar y manipular las unidades de carga.

La gran cuantía de las inversiones necesarias obliga a una dimensión empresarial al alcance de muy pocas empresas, pero además reduce su campo de actuación a los corredores con mayor potencial de tráfico.

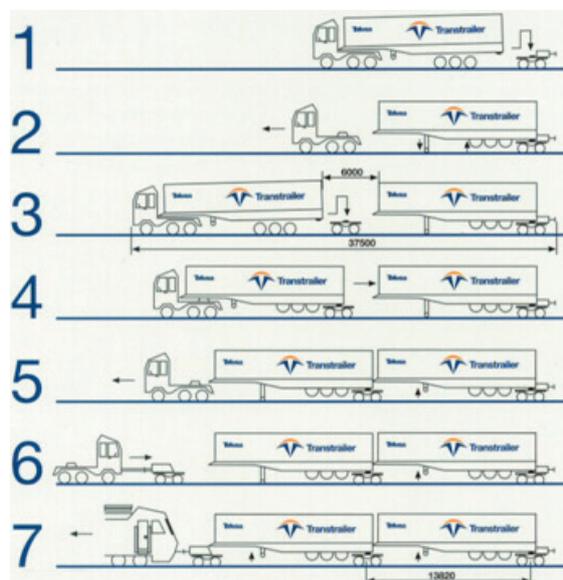
El otro gran problema que ha encontrado la intermodalidad para su generalización es un fenómeno de resistencia al cambio, por el que los operadores tradicionales de transporte internacional se han acostumbrado a la gran flexibilidad y competitividad de la carretera, y no apuestan de forma clara por la intermodalidad, factor necesario como garantía de éxito.

Las importantes inversiones necesarias con las técnicas tradicionales de intermodalidad y la resistencia al cambio, condicionan el que se dé una reducida apuesta por la intermodalidad.

Una solución intermodal: el transporte bimodal

Ante estas dificultades planteadas surgen las técnicas de transporte bimodal como una respuesta clara a los planteamientos de desarrollo sostenible del transporte promovidas desde la Unión Europea, pero con unas características de competitividad, simplicidad operativa y ahorro de costes atractivas para la iniciativa privada.

En este sentido es de destacar el hecho de que el transporte bimodal no precisa la actuación de grúas para el intercambio modal, puesto que éste se realiza de forma horizontal, sin elevar la caja contenedora, mediante el acoplamiento horizontal de un semirremolque de carretera y el elemento ferroviario, tal y como se observa en el gráfico siguiente:



Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

De esta forma, para la composición o fraccionamiento de un tren sólo se hace preciso la actuación de una cabeza tractora de carretera, que además puede ser la misma que ha realizado o va a realizar el transporte por carretera del semirremolque.

A esta simplificación operativa hay que sumar el hecho de que la facilidad de manipulación del semirremolque exime de inversiones en grúas u otro tipo de equipamiento fijo, y presenta unos requerimientos de espacio mucho más modestos. Tan importante es esta aportación de las técnicas bimodales que la reducción en costes de la inversión en infraestructura se valora en un 72%.

Análisis del sector

Respecto a la comentada resistencia de los operadores tradicionales por las técnicas intermodales, aquella se ve muy amortiguada por la facilidad de integración del transporte bimodal con la carretera, al proponer un material rodante muy similar al que utilizan habitualmente, lo que posibilita al transporte bimodal, no sólo introducirse en el mercado habitual de la carretera, sino adquirir prestaciones que hasta ahora sólo se asociaban a este modo de transporte: flexibilidad, dinamismo, versatilidad, multiplicidad de oferta, etc.



Pero además existen otras ventajas asociadas a las anteriores y que resultan muy atractivas:

- ✓ En primer lugar, una mayor capacidad de transporte por unidad remolcada y por tren, debido a la menor tara del semirremolque que no necesita vagón ferroviario sino solamente un bogie por semirremolque, posibilitando además un mayor número de unidades por tren.
- ✓ Además, la ya comentada disminución del tamaño de las terminales hace posible la viabilidad de un mayor número de ubicaciones potenciales, con lo que la situación estratégica, vinculada a la facilidad de acceso y conexión con los centros logísticos intermodales puede lograrse más fácilmente.
- ✓ Las facilidades operativas disminuyen el tiempo de formación del tren y por tanto el coste operativo del intercambio modal.
- ✓ Por último, el comentado ahorro de tiempo en la operación de intercambio, incide notablemente en la mejora de los plazos de transporte, y, por tanto, en la calidad del servicio ofrecido.

Las técnicas bimodales adaptan los semirremolques de transporte por carretera para su circulación por infraestructura ferroviaria, disminuyendo así los requerimientos de tiempo, coste y superficie del proceso y venciendo la resistencia tradicional de los operadores.

La tecnología bimodal ferrocarril-carretera, nace emparentada con otras tecnologías análogas que se desarrollaron en Estados Unidos y en diversos países de Europa. Todas ellas poseen dos elementos comunes:

- El semirremolque bimodal, que es un semirremolque de carretera que incorpora un elemento de apoyo sobre el bogie ferroviario y mecanismos para la elevación y retracción de la suspensión neumática, posibilitando así su circulación sobre vías de ferrocarril. Además incorporan un elemento de conexión con semirremolques contiguos, de manera que se puedan formar trenes.
- El bogie bimodal que, con pequeñas modificaciones, permite la circulación ferroviaria y la tracción de los semirremolques.

Existe una tecnología bimodal, denominada Transtrailer y desarrollada por Tafesa, que fue seleccionada por la Comunidad Europea para la realización de una acción piloto de transporte combinado entre España, Francia y Alemania, finalizada en 1997; y por los Ferrocarriles Portugueses CP para el desarrollo de otra Acción Piloto PACT, también finalizada.

El desarrollo de los programas PACT de la Unión Europea ha servido para demostrar la validez de la estrategia de colaboración entre ferrocarril y carretera, en la que han participado Transportes Olloquiegui como operador de carretera adquiriendo los vehículos bimodales, el operador ferroviario RENFE adquiriendo los bogies bimodales y, por último, el fabricante Tafesa, dando lugar finalmente a una empresa mixta encargada de la operación bimodal.

Análisis del sector

MEDIDAS AFRONTADAS EN LA LÍNEA DE ACTUACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS E INTERMODALIDAD

Medidas ejecutadas

PROYECTO 21. Promoción de una red nacional de centros intermodales e infraestructuras complementarias del transporte.

- ✓ *Catálogo de recomendaciones para el impulso de la intermodalidad.*

Se han mantenido diversos contactos y reuniones de trabajo con asociaciones de transporte combinado, con objeto de elaborar un catálogo de recomendaciones para el impulso de la intermodalidad.

- ✓ *Apoyo a iniciativas para la intermodalidad en el transporte.*

Se vienen apoyando, con la participación del Ministerio de Fomento, diversas iniciativas relacionadas con la intermodalidad en el transporte (SIL, CEL, FITRANS, etc.).

- ✓ *Estudio sobre el transporte intermodal.*

Se ha realizado un estudio sobre transporte intermodal con la colaboración de la fundación CETMO. Los resultados están en la página Web de la Dirección General.

Medidas en marcha y previstas

PROYECTO 21. Promoción de una red nacional de centros intermodales e infraestructuras complementarias del transporte

- ✓ *Elaboración del mapa de las infraestructuras de transporte de mercancías por carretera y multimodales en España.*

Se han realizado los primeros contactos sobre la materia con el grupo de trabajo del Comité Nacional del Transporte por Carretera y con la Asociación de Centros de Transporte en España ACTE, y se ha comenzado la elaboración de un mapa de la totalidad de infraestructuras específicas y complementarias del transporte de mercancías por carretera y multimodal existentes en el país.

Se están manteniendo reuniones con representantes de las Comunidades Autónomas con el objeto de elaborar un mapa de centros de transporte por tipología y llegar a un acuerdo sobre la modificación del ROTT en lo referente a estos centros.

Se pretende elaborar una clasificación de las distintas categorías de infraestructuras específicas y complementarias del transporte de mercancías por carretera y multimodal para su utilización común por todas las Administraciones de transporte del país, respaldándola, si ello resultase necesario, con la correspondiente norma legal.

- ✓ *Política de proyección y establecimiento de infraestructuras específicas y complementarias del transporte de mercancías.*

Se tratará de promocionar una política de proyección y establecimiento de infraestructuras específicas y complementarias del transporte de mercancías por carretera y multimodal coordinada entre todas las Administraciones competentes sobre la materia, intentando, al menos, garantizar la suficiente provisión en aquellos corredores que se consideren principales.

- ✓ *Revisión de pesos y dimensión de los vehículos para transporte combinado.*

Se ha tramitado un proyecto de Orden por la que se modifican los pesos y dimensiones de los vehículos. La nueva norma aumenta los supuestos en que se permite una masa máxima autorizada de 44 toneladas cuando se realice transporte combinado con vehículos articulados de 5 ó más ejes y cabeza tractora de tres ejes. Cuando la cabeza tractora sea de dos ejes se permitirá una MMA de 42 toneladas.

Se han puesto en marcha iniciativas encaminadas a elaborar un mapa de las infraestructuras de transporte de mercancías e intermodales en España y a definir una política de proyección y establecimiento de las mismas coordinada entre todas las Administraciones.

Análisis del sector

MEDIDAS MEDIOAMBIENTALES

Introducción

El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Transportes por Carretera, tiene entre sus objetivos prioritarios el de promover y facilitar un desarrollo sostenible de la movilidad, de forma que el crecimiento de la actividad del transporte por carretera sea compatible con un mayor respeto y cuidado del medioambiente.

Este objetivo de movilidad sostenible se ha convertido en un objetivo compartido desde todos los estamentos implicados en el transporte, hecho que resulta fundamental para conseguir consensuar y promover un paquete de medidas realmente eficaz en la lucha contra la congestión y la contaminación del sistema actual de transporte.

El conjunto de medidas que desde la Unión Europea, a través del Libro Blanco y con el respaldo de los diferentes organismos nacionales, se viene promoviendo en este sentido, se enfoca a dos áreas principales de actuación.

- Incentivar un reparto equilibrado del tráfico entre los diferentes modos, invirtiendo en la mejora, modernización e integración de las diferentes redes de transporte y adoptando, en algunos casos, restricciones a la carretera.
- Fomentar y respaldar la investigación tecnológica en sistemas de transporte menos contaminantes y en combustibles más respetuosos con el medio ambiente, así como su adopción por parte de las empresas.

Parece evidente, por tanto, que existe una sensibilización general con la necesidad de afrontar medidas urgentes para paliar los costes externos del sistema actual de transporte y proteger el medioambiente.

Y cabría destacar en ese sentido que la mayoría de las medidas y actuaciones que se adopten deben ir encaminadas a la sensibilización y la incentivación de la población y de las empresas, evitando en la medida de lo posible aplicar medidas restrictivas o disuasorias.

Objetivos del plan

Los principales objetivos establecidos en su momento por el Plan PETRA dentro de esta línea de actuación se resumen en los siguientes puntos:

- ✓ Favorecer y fomentar las inversiones en material móvil que no perjudique el medio ambiente, de forma que los costes externos del transporte queden minimizados en origen
- ✓ Promover la comparación entre diferentes empresas en relación con los logros alcanzados en materia medio-ambiental y de seguridad vial, como forma de fomentar la adopción de «mejores prácticas».
- ✓ Favorecer la rápida adopción de medidas ecológicas que permitan reducir los costes externos en origen.

La necesidad de alcanzar un desarrollo sostenible de la movilidad ha llevado a todos los estamentos implicados a promover actuaciones, entre otros, sobre el reparto modal y los vehículos de transporte.

Esos objetivos quedan ampliamente recogidos a través de las numerosas actuaciones «ejecutadas», «en marcha» o «previstas» que se detallan al final de este apartado. Con ellas se abarca un amplio abanico de necesidades del Sector en materia de adopción de medidas medioambientales, entre las que cabría destacar:

- Deducciones por inversión en vehículos menos contaminantes, en vehículos nuevos y en innovaciones tecnológicas, seguridad y mejor aprovechamiento de los vehículos, así como líneas de crédito para vehículos que incorporen tecnologías menos contaminantes.
- Formación en conducción económica y obtención del certificado de calidad medioambiental.
- Identificación de los costes externos del transporte y cumplimiento de los objetivos del protocolo de Kyoto.

Análisis del sector

El sector y las medidas medioambientales: los costes externos del transporte

Reparto de los costes externos del transporte

Pese a la dificultad de realizar una cuantificación fina, el Libro Verde ha estimado el total de los principales costes externos del transporte en el 4,1% del PIB de la economía, con un reparto que quedaría como sigue:

Polución atmosférica.....	0,4%
Ruido.....	0,2%
Accidentes.....	1,5%
Congestión.....	2,0%
Total.....	4,1%

En un primer reparto por especialidades, resulta que el transporte de viajeros produce un 69% del total de costes externos, frente al 31% del transporte de mercancías.

Por otro lado, y según un estudio de la UIC, si se valorara el coste externo por modo de transporte, la carretera acapara el 92% del total, seguido por el transporte aéreo con el 6%.

Compromiso con la reducción de las emisiones

De mantenerse la tendencia actual en la Unión Europea, las emisiones de CO₂ ligadas al transporte aumentarán un 40% en el periodo 1990-2010.

Por ello, y en virtud de los compromisos adquiridos en el protocolo de Kyoto (1997) para reducir las emisiones de gas, la Comunidad Europea y sus Estados Miembros han adoptado como objetivo la reducción de estas emisiones en un 8% para el periodo 2008-2012. Es más, la Comisión Europea prevé que si las medidas que ella preconiza son aplicadas, las estimaciones de incremento de CO₂ para este periodo se reducirán a la mitad: 20%.

Resulta evidente, pues, que el medio ambiente es un factor con cada vez más importancia en el transporte, que va a condicionar su desarrollo a futuro en aspectos como la permanente inversión en material móvil que no perjudique el medio ambiente, facilitado por políticas de incentivos fiscales y el pago por parte de los operadores del uso de las infraestructuras.

Medidas para paliar el impacto ambiental del transporte

A lo largo de la última década se ha ido configurado una amplia gama de medidas para la reducción de los impactos medioambientales del transporte. Estas medidas incluyen:

- Investigación con *nuevas tecnologías* encaminadas a disminuir las emisiones de gases contaminantes, partículas y ruido a la atmósfera. Así, se diseñan y fabrican motores cada vez más limpios y todo tipo de ingenios para paliar los efectos contaminantes de los vehículos con algunos años en el mercado.
- Investigación con *combustibles* menos contaminantes que disminuyen las emisiones de los diferentes productos de la combustión.
- Investigación y desarrollo de *energías alternativas* sustitutivas del petróleo y más respetuosas con el medio ambiente, pero asequibles en precio para el usuario.
- Adopción de mecanismos y medidas para el *ahorro de combustible*, bien actuando directamente sobre los vehículos (limitadores de velocidad, mantenimiento, etc.), o sobre los conductores (formación, sensibilización, etc.).

En cuanto a efectos como los ruidos y la congestión de las infraestructuras, pueden reducirse a través de medidas encaminadas a regular los horarios de circulación, ofrecer rutas alternativas y promocionar el uso de las tecnologías de la información.

Por último, otros efectos como la siniestralidad se pueden reducir a través de las tecnologías embarcadas y por medio de la formación y la información de los conductores.

Los costes externos derivados del transporte se han cuantificado en el 4,1% del PIB de un país, lo que ha obligado a adoptar compromisos de reducción progresiva mediante la aplicación de medidas que actúan, básicamente, sobre los vehículos, las infraestructuras y las personas.

Análisis del sector

Respuesta de la UE a los problemas ambientales causados por vehículos pesados

En 1994 el Consejo de Ministros de la Unión Europea planteó a la Comisión la necesidad de combinar, en un mismo marco, varias acciones específicas con objeto de reducir las repercusiones ambientales debidas a la circulación de vehículos pesados, en consonancia con el objetivo de movilidad sostenible que la misma Comisión había formulado en su Libro Blanco de 1992 como base de la política común de transportes.

En respuesta a ese requerimiento, la Comisión elaboró un documento de trabajo en el que plantea que la respuesta a los problemas ambientales del tráfico de mercancías por carretera requiere un conjunto coherente de medidas complementarias basadas en principios de no discriminación, ajuste de tarifas del transporte con arreglo a los costes reales, búsqueda de soluciones comunitarias, etc.

Dichas medidas complementarias pueden dividirse en cuatro grandes grupos:

1. Gravamen por utilización de carreteras.
2. Promoción del transporte ferroviario.
3. Instalaciones de transporte combinado.
4. Normas técnicas para vehículos.

Combatir el impacto ambiental del transporte requiere, entre otras, la aplicación de una serie de medidas no discriminatorias entre modos y un ajuste de las tarifas del transporte con arreglo a los costes reales que cada modo produce.

Respecto a los gravámenes por utilización de carreteras, éstos deberían garantizar una relación más directa entre el precio que debe abonarse por el transporte y los costes sufragados por el conjunto de la sociedad, incluidos congestión, accidentes y repercusiones negativas para el medio ambiente, debiendo adaptarse al diferencial de coste entre vehículos, regiones y franjas horarias.

A tal fin, la Comisión propuso varias medidas concretas:

- La puesta a punto de sistemas de tarificación vial interoperables en los diferentes países.
- El fomento de buenas prácticas entre empresas mediante incentivos fiscales.
- La definición de un marco común para la tarificación de las infraestructuras aplicable en todos los países y operaciones de transporte.

En cuanto a la *política ferroviaria* de la Comunidad, debería promover el transporte ferroviario como alternativa o complemento del transporte por carretera. Las medidas propuestas a tal fin se refieren a tres ámbitos:

- La creación de una red transeuropea multimodal, que garantice la interoperabilidad entre las redes ferroviarias nacionales y entre los diferentes modos de transporte.
- La liberalización del mercado ferroviario, a fin de que el transporte de mercancías por ferrocarril pueda competir de forma eficaz con el transporte de mercancías por carretera.
- La creación de «superpistas» o pasillos de transporte de mercancías por ferrocarril.

Con la mejora de las instalaciones de *transporte combinado* podrá fomentarse una utilización más equilibrada del sistema de transporte global. Para ello serían convenientes una serie de medidas de apoyo a proyectos en el ámbito del transporte combinado (programa PACT), la autorización de ayudas estatales a la inversión en este campo, el fomento del transporte de mercancías intermodal a diferentes niveles, etc.

Por último, el establecimiento de nuevas *normas técnicas* constituye otro de los medios para reducir la contaminación y el ruido causado por los camiones. Entre otros, la Comisión preconiza las medidas siguientes:

- Definición de normas más estrictas relativas a la inspección técnica periódica de los vehículos.
- Establecimiento de normas armonizadas en materia de restricciones de la circulación aplicables a los vehículos pesados.

Análisis del sector

Acuerdos nacionales para la promoción de medidas medioambientales

Con fecha 4 de octubre de 2000, y en el contexto de la promoción de medidas medioambientales en el sector del transporte de mercancías por carretera, se firmaron las bases del acuerdo entre las organizaciones profesionales de transportistas y de empresas de actividades auxiliares y complementarias del transporte y los Ministerios de Hacienda, de Fomento y de Economía.

Los puntos principales de dicho acuerdo contemplaban:

- Deducción por inversión en vehículos menos contaminantes, con efecto sobre las inversiones en vehículos adquiridos ya en el ejercicio 2000.

La base de la deducción va desde el 35% al 45% de la inversión, siendo la cuantía de la deducción el resultante de aplicar el 10% a dichas bases.

- Reducción del plazo de permanencia del vehículo en la empresa de 5 a 3 años a efectos de la aplicación de la deducción por inversión en vehículos nuevos.
- Aplicación de deducciones fiscales por inversión en innovaciones tecnológicas que mejoren las condiciones de seguridad en el transporte y por utilización de recursos que optimicen la explotación de las empresas mejorando el aprovechamiento de los vehículos y racionalizando el consumo de energía.
- Establecimiento de una línea de crédito por importe de 300 millones de euros a través del Instituto de Crédito Oficial para inversiones en vehículos destinados a explotaciones de transporte público por carretera que incorporen tecnología menos contaminante.
- Estudio sobre la posible aportación del Gobierno a la Sociedad de Garantía Recíproca Transaval de una cuantía destinada a avalar operaciones de crédito para inversión en vehículos menos contaminantes.

A estas ayudas se unió la publicación de un Real Decreto que modificaba el Impuesto de Sociedades en materia de deducciones por inversiones no contaminantes en el que se ha introducido la posibilidad de deducir por la

adquisición de vehículos industriales o comerciales respetuosos con el medioambiente y se ha establecido la forma de aplicar esta deducción.

Dicha deducción, no aplicable a los autónomos que tributen sujetos a módulos, puede aplicarse a todos los vehículos adquiridos a partir del 1 de enero del año 2000, ya sean tractocamiones o trailers.

Si la deducción se aplica a la cabeza tractora o al tractocamión (rígido) su importe es equivalente al 4,5% del coste de la inversión, mientras que si se aplica a la tractora más el semirremolque, la deducción es del 4%.

A su vez, estos porcentajes se incrementan en un 4,5%, pudiendo llegar al 9%, en el caso de las tractoras y rígidos en las que el vehículo cumpla las siguientes prescripciones técnicas respecto al motor incorporado:

- ✓ Euro III: siempre que el vehículo se haya comprado antes del 1 de octubre de 2001.
- ✓ Euro IV: siempre que el vehículo se haya comprado antes del 1 de octubre de 2006.
- ✓ Euro V: siempre que el vehículo se haya adquirido antes del 1 de octubre de 2009.

Es decir, se prima la inversión en vehículos mejorados ecológicamente.

A nivel nacional se ha llegado a acuerdos entre empresarios y la Administración Pública para el apoyo a la inversión en vehículos menos contaminantes, en renovación de flota y en nuevas tecnologías que mejoren el aprovechamiento de los vehículos.

La razón de adoptar estas fechas es que en cada una de ellas los motores indicados pasan a ser obligatorios, estando prohibida la venta y matriculación de los anteriores.

Análisis del sector

Posición de la Unión Europea tras el acuerdo de Kioto

Objetivos adoptados

En el acuerdo de Kioto se recoge la necesidad de reducir las emisiones de gas de efecto invernadero con el fin de proteger el medio ambiente y controlar los cambios climáticos. El objetivo fijado en Kioto prevé una reducción de las emisiones de todos los sectores de la economía del 8% de aquí al año 2008 ó 2012 en relación con los niveles de 1990.

La Unión Europea, recogiendo los objetivos de Kioto, propone el establecimiento de una política global y coordinada en la materia que defina un conjunto de medidas con las que reducir las emisiones de CO₂ relacionadas con los transportes, elaborando el marco de acción de los distintos niveles de intervención.

Así, se estima que con el conjunto de medidas adoptadas o ya en marcha, como parte de la política común de transportes o en el ámbito local, se puede reducir a la mitad el aumento previsto de las emisiones de CO₂.

Medidas propuestas desde la Unión Europea

Como primera propuesta se contempla la mejora de la logística para reforzar la eficacia de las operaciones de transporte de mercancías a través del incremento en el índice de carga de los vehículos y la reducción del número de viajes sin carga, la mejora de la formación de los conductores y el desarrollo y generalización del uso de programas informáticos de gestión de los itinerarios para reducir las distancias recorridas.

También se promulga el desarrollo de un sistema de transporte comunitario integrado, de forma que la existencia de medios de transporte eficaces y rentables favorezca la reducción de las emisiones contaminantes.

Los planes de acción en el ámbito de la Comunidad, Estados miembros y administraciones locales, son la mejor forma de apoyar una política eficaz de reducción de las emisiones de CO₂ del transporte.

Además, y según una estimación, la creación de un sistema integrado de gestión de la logística que aproveche plenamente las posibilidades que ofrece la telemática permitirá reducir en un 4% las emisiones de CO₂ provenientes del transporte.

La Comisión tiene previsto asimismo intervenir en el marco comunitario de la fiscalidad de los productos de la energía al estimar que el aumento de los índices mínimos comunitarios de impuestos sobre el combustible es un elemento importante de la estrategia de lucha contra las emisiones de CO₂ procedentes del sector del transporte.

Igualmente, la Comisión desea que los precios de los medios de transporte reflejen los costes que realmente suponen para la sociedad (contaminación, desgaste de la infraestructura, congestión, retrasos, accidentes, etc.).

También se entiende que los problemas de transporte están a menudo relacionados con una capacidad insuficiente de las infraestructuras, por lo que la construcción de nuevas infraestructuras de transporte y la mejora de la eficacia y de la fiabilidad de las estructuras existentes constituye una prioridad en la Unión Europea. A tal fin se dispone de mecanismos como el desarrollo de servicios de navegación y de localización fiables y el fomento de la interoperabilidad.

Además de las acciones relativas a los distintos modos de transporte, la Comisión propone medidas complementarias como el refuerzo de la función de las autoridades nacionales, regionales o locales determinantes en materia de gestión del tráfico (regulación de la velocidad, campañas de información, promoción de medios de transporte no contaminantes, restricciones de la circulación en zona urbana, etc.).

También resulta aconsejable la introducción de una política de ordenación del territorio que tenga en cuenta preocupaciones medioambientales y el desarrollo de nuevas tecnologías de propulsión, menos contaminantes, para lo que la investigación deberá centrarse en la reducción del coste de fabricación de estas tecnologías.

Los programas ALTENER y THERMIE permitirán a la Comunidad desarrollar la demostración y experimentación de las nuevas tecnologías.

Análisis del sector

Normativa reguladora de la emisión de gases contaminantes

Las actuaciones de la Unión Europea para obligar a los fabricantes a rebajar los límites de las emisiones de sus motores tienen su inicio en la Directiva 88/77, que entró en vigor en octubre de 1990. Hacía referencia a la aproximación de las distintas legislaciones de los estados miembros sobre las medidas que se adoptarían para la reducción de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores.

En años sucesivos, la Comisión endureció, con ayuda de las pertinentes modificaciones a esta reglamentación, los límites estipulados inicialmente para la emisión, principalmente, de los óxidos de nitrógeno (NO_x), el dióxido de carbono (CO₂) y los hidrocarburos gaseosos (HC) provenientes de la combustión de los motores.

Hasta cinco enmiendas han sido aprobadas (Euro I, II, III, IV y V), la última de las cuales todavía podría verse alterada antes de que entre en vigor en octubre de 2006. Todas tienen en común un progresivo endurecimiento de los límites medios de emisión, política que se mantendrá a futuro.

Este progresivo endurecimiento ya ha dado su fruto y en apenas diez años se espera que las emisiones, tanto en frío como en caliente, se reduzcan considerablemente. Muestra de ello son las expectativas de reducción para los turismos diesel en Europa que se muestran a continuación.

Expectativas en turismos diesel

Normativa	Reducción en frío (%)				Reducción en caliente (%)			
	NO _x	HC	CO	Part	NO _x	HC	CO	Part
Euro II	40	30	0	30	30	30	0	40
Euro III	58	51	35	51	51	51	45	64
Euro IV	79	76	55	76	76	76	56	84

Fuente: Unión Europea.

Las sucesivas directivas Euro I, II, III, IV y V imponen desde 1993 y hasta 2006 un progresivo endurecimiento de los límites medios de las emisiones producidas por los vehículos de combustión en la UE.

La normativa al respecto de la Unión Europea autoriza a los Estados miembros a conceder incentivos fiscales destinados a fomentar la consecución anticipada de valores límite más bajos, siempre que:

- ✓ Se apliquen a todos los vehículos nuevos comercializados en el mercado de un Estado miembro que cumplan, por anticipado, los requisitos de las directivas comunitarias.
- ✓ Cesen a partir de la fecha en que empiecen a aplicar-se los valores límite de emisión.
- ✓ Su valor, para todos los tipos de vehículo, sea inferior al coste adicional que suponen las disposiciones técnicas incluidas para garantizar el cumplimiento de los valores establecidos y su instalación en los vehículos.

A su vez, la Unión Europea establece un procedimiento para la homologación de los vehículos en cumplimiento de la normativa aplicable, procedimiento que comienza con una solicitud por parte del fabricante o su representante de homologación CE de las emisiones de escape, las emisiones por evaporación y la longevidad de los dispositivos anticontaminación. En dicha solicitud se incluirá la información exigida de conformidad con las directivas vigentes.

Tras la presentación de la solicitud, y en función de la categoría del vehículo, se realizan seis tipos de ensayos de homologación referentes a:

- El control de las emisiones de escape medias después del arranque en frío.
- Las emisiones de monóxido de carbono con el motor al ralentí.
- Las emisiones de gas del cárter.
- Las emisiones por evaporación.
- La longevidad de los dispositivos anticontaminación.
- Las emisiones de monóxido de carbono y de hidrocarburos después de arrancar en frío.

Cuando un tipo de vehículo supere los ensayos, la autoridad competente del Estado miembro en cuestión extenderá un certificado de homologación CEE.

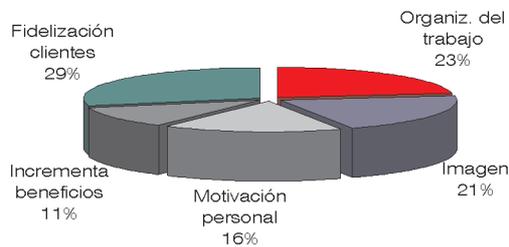
Análisis del sector

Ventajas de la certificación ambiental

El impacto medioambiental del transporte es, cada vez más, un factor de preocupación para las empresas del sector, lo que se traduce en un esfuerzo creciente de transportistas y fabricantes de vehículos industriales por mitigar los efectos negativos que su actividad genera, incluso con independencia de las nuevas normativas medioambientales.

Según una encuesta que presentó la Asociación Española de Normalización y Certificación (Aenor), los motivos que impulsan a las empresas a implantar un sistema de gestión medioambiental son:

Sistemas de Gestión Ambiental
Motivos para la implantación



Fuente: AENOR

Se observa claramente cómo las empresas valoran la existencia de una serie de «beneficios» en la implantación del sistema de gestión. Entre dichos beneficios se encuentra el que la compañía se asegura el cumplimiento de los requisitos legales y por lo tanto evita el riesgo de ser sancionada.

Pero es que además, la implantación de estos sistemas aporta otras ventajas como es la obtención del certificado de gestión ambiental (ISO 14001) con las consecuentes facilidades de acceso a los mercados y a los clientes o la reducción de las primas de los seguros porque la certificación ofrece una serie de garantías.

Uno de los principales problemas que tienen las empresas para lograr la certificación es que desconocen, precisamente, las actividades que generan impacto ambiental.

MEDIDAS AFRONTADAS EN LA LÍNEA DE ACTUACIÓN DE MEDIDAS MEDIOAMBIENTALES

Medidas ejecutadas

PROYECTO 25. Fomento de la inversión en vehículos ecológicos

- ✓ *Deducción por inversión en vehículos menos contaminantes.*

Aprobación del R.D. 283/2001, de 16 de marzo, en el que se estableció una deducción por inversión en vehículos menos contaminantes.

- ✓ *Deducción por inversión en vehículos nuevos.*

Aprobación del R.D. Ley 10/2000, de 6 de octubre, por el que se reduce el plazo de permanencia del vehículo en la empresa a efectos de la aplicación de la deducción por inversión en vehículos nuevos.

- ✓ *Deducción por inversión en innovaciones tecnológicas, seguridad y mejor aprovechamiento de los vehículos.*

Aprobación del R.D. Ley 10/2000, de 6 de octubre y la posterior Ley 14/2000, de 29 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que permiten deducciones fiscales por inversión en innovaciones tecnológicas que mejoren las condiciones de seguridad en el transporte y por utilización de recursos que optimicen la explotación de las empresas mejorando el aprovechamiento de los vehículos y racionalizando el consumo de energía.

- ✓ *Línea de crédito a vehículos que incorporen tecnología menos contaminante.*

Firma de un convenio entre el Ministerio de Fomento y el ICO, el 4 de diciembre de 2000, estableciendo para el año 2001 una línea de crédito a través del ICO para Inversiones en vehículos destinados a explotaciones de transporte público por carretera que incorporen tecnología menos contaminante, habiéndose concedido préstamos por valor de 30,4 millones de euros. Dicha línea de crédito fue renovada para el año 2002 con una dotación de 200 millones de euros, para 2003 con 100 millones y para 2004 con otros 100.

Análisis del sector

- ✓ *Cursos de conducción económica y obtención de la certificación de calidad medioambiental.*

Dentro de los apoyos a la formación en el ámbito del transporte, la Dirección General de Transportes por Carretera ha subvencionado la realización de numerosos cursos de conducción económica, cuyos efectos beneficiosos sobre el medio ambiente se encuentran más que contrastados, así como para la obtención de la certificación de calidad medioambiental.

- ✓ *Identificación de los costes externos del transporte.*

España ha participado en la elaboración del informe UNITE de la Comisión Europea para la identificación de los costes externos del transporte.

- ✓ *Cumplimiento de los objetivos de Kyoto*

La Dirección General de Transportes por Carretera ha participado en el grupo de trabajo creado por la Administración Estatal y la CEOE para llevar a cabo el cumplimiento de los objetivos del Protocolo de Kyoto. Además ha colaborado con el Ministerio de Medio Ambiente en la definición de la estrategia para el cumplimiento del Protocolo de Kyoto.

PROYECTO 26. Promoción de la seguridad y la identificación pública de la adaptación medioambiental

- ✓ El desarrollo de este proyecto es común a otros del propio plan PETRA que se refieren a las inversiones en nuevas tecnologías, mejora de la imagen del sector, implantación de mejores prácticas, promoción de acuerdos de colaboración estables y tratamiento normativo de la seguridad y medio ambiente, por lo que sólo comenzará a tener tratamiento autónomo a partir de que aquellos se encuentren algo más avanzados.

PROYECTO 27. Establecimiento de limitaciones para vehículos no adaptados a los requerimientos medioambientales

- ✓ *Concesión de autorizaciones multimodales por un año para vehículos más verdes y seguros.*

Se vienen aplicando los criterios señalados por la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT) para la concesión de autorizaciones multimodales por un año para vehículos más verdes y seguros.

Medidas en marcha y previstas

PROYECTO 25.- Fomento de la inversión en vehículos ecológicos

- ✓ *Estudio sobre los costes externos del transporte terrestre.*

Se está realizando un estudio sobre los costes externos en los distintos modos de transporte terrestre en España que finalizará en 2004. El estudio se dirige a constatar en qué términos los transportes terrestres cubren los costes que producen, incluidos los externos, y qué precios serían justos en estos transportes.

- ✓ *Estudio sobre la antigüedad media de la flota.*

Se ha iniciado un estudio sobre la antigüedad media de la flota para analizar la conveniencia de modificar la normativa de acceso al mercado de manera que impulse su renovación.

- ✓ *Cumplimiento de los objetivos de Kyoto*

La Dirección General de Transportes por Carretera participa en todos los grupos de trabajo creados por el Ministerio de Medio Ambiente para el cumplimiento de los objetivos de Kyoto en el sector del transporte. En estos grupos de trabajo se definirán las medidas concretas en adoptar.

Además del cumplimiento de la normativa vigente, las empresas encuentran cada vez más importantes beneficios en la implantación de sistemas de gestión medioambiental, como completar una oferta atractiva ante el cliente y rebajar las primas de los seguros.

Ciclo de presentaciones públicas



OBJETIVOS Y DESARROLLO

Como se viene comentando en boletines precedentes, el ciclo de presentaciones públicas nació con la vocación de acercar al Sector la realidad de las iniciativas empresariales que se desarrollan en el mismo y mantienen una relación directa con las líneas de actuación del PETRA.

A tal fin se diseñó un ciclo de presentaciones públicas con las que abarcar un abanico, lo más amplio posible, de experiencias empresariales con impacto relevante en el Sector.

Con la 5.^a de las presentaciones públicas, que tuvo lugar el pasado martes 1 de junio en la sede del Instituto Geográfico Nacional en Madrid, se pone fin al primer ciclo desarrollado por la Dirección General de Transportes por Carretera con la colaboración de Deloitte.

La idea es que en el futuro, y en la medida de lo posible, se pueda dar continuidad a una iniciativa que ha resultado más que satisfactoria en el cumplimiento de los objetivos con que fue planteada y que ha alcanzado una gran repercusión entre los diferentes agentes que componen el sector, a los que se ha tratado de hacer llegar ejemplos de experiencias contrastadas en el ámbito de la concentración empresarial, a través de las diferentes fórmulas que ofrece el sector.

La 5.^a de las presentaciones públicas pone fin a un ciclo desarrollado por el Ministerio de Fomento con la colaboración de Deloitte, y con el que se pretendía dar a conocer experiencias contrastadas de concentración empresarial en el sector, abarcando la mayoría de fórmulas que dispone el mercado.

5.^a PRESENTACIÓN PÚBLICA DIMENSIÓN Y EXCELENCIA EMPRESARIAL, CLAVES PARA LAS ESPECIALIDADES

Apertura de la presentación pública

La quinta de las presentaciones públicas tuvo lugar en Madrid el pasado martes 1 de junio y cambió de escenario habitual para trasladarse a la sede del Instituto Geográfico Nacional en Madrid. En ella se analizaron los casos de una serie de empresas de dimensión mediana-grande, con una trayectoria consolidada en el mercado y que se sustentan en la búsqueda de la dimensión y de la excelencia empresarial, fórmula que les ha resultado válida pese a trabajar dentro de especialidades y ámbitos dispares.

A la convocatoria acudieron más de 55 personas, entre las que se encontraban personalidades del Ministerio de Fomento, empresarios del Sector, tanto transportistas como cargadores, representantes de las diferentes asociaciones de transportistas, operadores logísticos y cargadores, así como prensa especializada.



Un momento de la 5.^a Presentación Pública.

Es de destacar el hecho de que asistieran a la presentación pública representantes de organismos de otros sectores de transporte buscando información sobre los planteamientos y el desarrollo del Plan PETRA dentro del sector nacional del transporte de mercancías por carretera.

Ciclo de presentaciones públicas

Este hecho viene a confirmar, no sólo la validez y la repercusión que ha alcanzado el Plan PETRA dentro y fuera del sector, sino la necesidad que tiene cualquier sector de definir y acotar unas estrategias de actuación a futuro a partir del consenso de todos y cada uno de los agentes que lo conforman.

A la presentación acudieron representantes de otro sector del transporte que han visto en el Plan PETRA un referente sólido para abordar la modernización a partir de la reflexión y el consenso de todos los agentes implicados.

El Plan PETRA ha sido pionero en este tipo de actuaciones que, cada vez más, demandan otros sectores de actividad, independientemente de su grado de maduración o desarrollo. Y la razón principal para demandar este tipo de reflexiones es la solidez y coherencia que les otorga el estar hechas, como acabamos de comentar, con la participación y el consenso de todos los agentes.

La apertura de esta quinta presentación pública corrió a cargo de D. Juan Miguel Sánchez, Director General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento, y de D. Ovidio de La Roza, Presidente del Comité Nacional del Transporte por Carretera, como organizadores del acto con la colaboración de Deloitte.

D. Juan Miguel Sánchez quiso dar la bienvenida a todos los asistentes a la que era la 5.^a y última presentación pública del ciclo iniciado el 4 de junio de 2003 y con el que la Dirección General ha tratado de acercar al sector diferentes fórmulas de experiencias de concentración empresarial con validez en el mercado.

A lo largo del ciclo se ha puesto de manifiesto que no existe una única fórmula para la mejora de la estructura empresarial del sector, sino que son muchas las posibilidades de concentración que ofrece el mercado, y todas ellas resultan igualmente válidas y viables. La opción por una u otra fórmula la marca el perfil de las empresas integrantes del proyecto y los objetivos y estrategias de futuro que las mismas adopten.

El objetivo perseguido por la Dirección General a través del Plan PETRA, y más concretamente a través del ciclo de presentaciones públicas, ha sido el de ofrecer la máxima información posible para que las empresas nacionales se adelanten al futuro del sector y para que, entre otros aspectos, puedan operar en un mercado único europeo sin estar a expensas de la iniciativa de otras grandes empresas de fuera, sino cobrando protagonismo.

Es con esa visión estratégica con la que el Director General anima a afrontar el futuro, intentando superar con optimismo los momentos difíciles por los que está atravesando el sector y que lógicamente sólo invitan a pensar en los resultados de la empresa.



Juan Miguel Sánchez y Ovidio de la Roza durante la apertura.

D. Ovidio de la Roza, por su parte, reflexionó sobre el hecho de que el Plan PETRA fuese diseñado con un horizonte flexible a 5 años vista desde su aprobación en julio de 2001, buscando en todo momento dar respuesta a la problemática cambiante del sector.

En ese sentido parece evidente que el sector está viviendo un momento de importantes y rápidos cambios coyunturales que afectan de forma considerable a los planteamientos de futuro de las empresas nacionales: precio del petróleo, ampliación de la Unión Europea, peajes en las autovías europeas, etc.

Todo este panorama está originando importantes incertidumbres en los empresarios del sector y en el resto de agentes implicados en su discurrir diario.

Ciclo de presentaciones públicas

Por eso parece darse el contexto adecuado para, en el marco del Plan PETRA, proponer una reflexión estratégica sobre los nuevos impulsos del mercado y la necesidad de recogerlos en el Plan PETRA a partir de la participación y el consenso de los diferentes agentes del sector, manteniendo el espíritu con el que se definió y aprobó el Plan en julio de 2001.

Esas reflexiones deberán concluir en una serie de recomendaciones prácticas para el posicionamiento de las empresas en un escenario futuro previsible, valorando aspectos como las necesidades reales de una mayor dimensión empresarial o los niveles de subcontratación en el sector y el posicionamiento del transporte en la cadena de suministro.

Los importantes y rápidos cambios coyunturales que vienen afectando al sector, hacen oportuno el plantear, en el contexto del Plan PETRA, una reflexión estratégica para definir el escenario de futuro en el que deberían posicionarse las empresas.

En este sentido D. Juan Miguel Sánchez quiso reafirmar la idea presentada por Ovidio explicando que el Plan Estratégico está abierto a incorporar o a desechar planteamientos y enfoques, por lo que invitaba al sector en general a debatir y a hacer una aportación constructiva y beneficiosa para el futuro del sector.

El caso de Giraud Ibérica



La exposición del Grupo Giraud Ibérica estuvo a cargo de *D. Julio Oslé*, Director General de Operaciones, quien comenzó presentando al Grupo GIRAUD INTERNACIONAL como empresa paneuropea con sede en París, de la que depende Giraud Ibérica y que tuvo su desarrollo en Europa durante los años 90.

Su actividad se centra, principalmente, en la carga completa (palet) y la distribución de mercancía general. Su objetivo es ser una empresa organizadora y operadora de transporte para dar un servicio completo al cliente, y para ello apuestan por una estructura flexible compuesta por medios propios y subcontratados y por una red de agencias de ámbito local con medios propios y clientes locales, aunque también se da el caso de clientes que trabajan con varias agencias.

La apuesta de futuro del grupo pasa por:

- ✓ Conformar una *oferta integral* al cliente, de forma que éste les entregue toda la gestión de su mercancía.
- ✓ Invertir en los mercados emergentes de *Europa del Este*, al ser los mercados donde se darán las mayores perspectivas de crecimiento.

Hasta la fecha Giraud Internacional había crecido por la integración de empresas que, en parte, seguían manteniendo su propia identidad, pero en los últimos años esto está cambiando dado que se apuesta por una oferta integral al cliente que exige, entre otras cosas, de unicidad de procesos y sistemas. Con esta filosofía, por ejemplo, han creado una bolsa de carga a la que tienen acceso todas las agencias, lo que ha supuesto mejora del servicio y optimización de recursos.



Julio Oslé en un momento de su intervención.

Por su parte, GIRAUD IBÉRICA surge en España por la adquisición de Transportes Arroqui en 1991, pero hasta 1997 la empresa no adopta la razón social actual.

Ciclo de presentaciones públicas

Su política de introducción y consolidación en el mercado ibérico (España y Portugal) se ha basado en la adquisición de empresas de tamaño medio-grande y ya consolidadas en el mercado, a las que aportan su experiencia y su personal. Así, a Transporte Arroqui siguió la adquisición de Transportes de La Torre en 1999, la de Agencia de Transportes de Luis en 2000 y, la más reciente, la de Transportes i Logística Caballol en 2003. En cuanto a Giraud Portugal, es una filial participada al 100% por Giraud Ibérica.

Su mercado en la Península Ibérica está compuesto, en la actualidad, por un 40% de transporte nacional y un 60% de internacional. A futuro su objetivo es invertir dichos porcentajes, para lo que son conscientes de que precisan de una red suficientemente extensa y consolidada para responder a las necesidades de sus clientes.

Cuando afrontan un proceso de fusión, en líneas generales, buscan empresas rentables del mismo sector, con una ubicación estratégica en la península y que les puedan aportar clientes compatibles con su desarrollo nacional o internacional. La dimensión de estas empresas ha de ser la adecuada para facilitar el proceso de fusión, por cuestiones de cultura, convenios, etc., resultando fundamental el que la Dirección de la compañía adquirida desee participar de su gestión.

De esta forma, y como ventajas, resulta una formación de equipos de trabajo más ágil y además se generan importantes economías de escala y de red. Por el contrario, y como problemática encontrada en este tipo de procesos, destaca la dificultad de integrar al 100% la Dirección de la otra empresa y, en consecuencia, la pérdida de clientes muy ligados a personal directivo que abandona el nuevo grupo. Otro de los problemas que pueden producirse es que afloren pasivos desconocidos antes de la fusión.

La apuesta a futuro del Grupo Giraud pasa por conformar una oferta integral al cliente, de forma que éste le pueda ceder toda la gestión de su mercancía, y por introducirse en los mercados de Europa del Este dado su mayor potencial de crecimiento.

El futuro del sector plantea, en opinión de D. Julio Oslé, una serie de retos muy importantes para las empresas que operan en el mismo. Así, a la importante atomización del mercado, que pide de manera imperiosa la proliferación de procesos de concentración que den solidez, atractivo y capacidad de negociación a las empresas, se une la creciente necesidad de internacionalización de las empresas por efecto de la globalización y la deslocalización de los centros productivos, lo que sólo es viable desde la mayor dimensión.

Además, las crecientes exigencias del cliente imponen una apuesta por la modernización de las empresas y por la profesionalización de sus empleados, lo que supone, entre otros, unas importantes inversiones en nuevas tecnologías y en formación, también viables desde la dimensión.

Los grandes retos del sector pasan por luchar contra la atomización, promover la internacionalización y apostar claramente por la modernización de las empresas y la profesionalización de sus empleados.

El caso del Grupo Disfrimur



El caso del Grupo Disfrimur fue presentado por D. Ginés Flores, Director Comercial del grupo, quien explicó cómo el suyo es el caso de un holding de empresas que ha sufrido reestructuraciones internas y de imagen para propiciar una mejor adaptación a las demandas del cliente.

Así, el grupo está integrado en la actualidad por Disfrimur, como empresa dedicada al transporte de mercancías por carretera, Disfrimur Logística, como empresa dedicada a funciones de logística para distribuidores y fabricantes, y Disfrimur Servicios, como empresa dedicada a ofrecer soporte técnico y de mantenimiento al resto de empresas del grupo, así como a otras empresas del Sector y a transportistas en general.

Ciclo de presentaciones públicas

De esta forma dan cobertura en el ámbito nacional al principal objetivo de la empresa, que es el de transportar, custodiar, preparar y entregar la mercancía, ofreciendo al cliente un servicio logístico integral y de calidad.

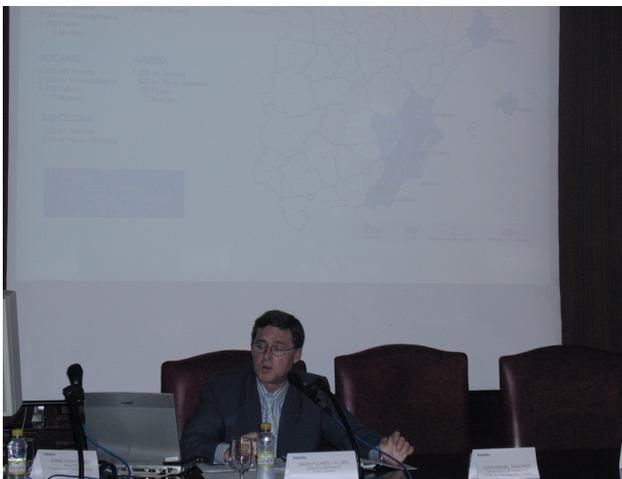
Los objetivos que Disfrimur se ha marcado para los próximos años pasan por: culminar su presencia en todo el Arco Mediterráneo, potenciando el comercio electrónico con sus clientes, y mejorar los medios de comunicación con clientes y proveedores.

En este sentido han apostado por la apertura, recientemente, de una delegación en Valencia, donde su idea es la de dar cobertura a las demandas de sus clientes.

Además están realizando una apuesta clara por los servicios de comunicación integral «Cold Road», una solución para el control remoto de la cadena del frío y por la certificación en medioambiente, por ejemplo, con la implantación de vehículos con combustible alternativo.

Son conscientes de la existencia de un Sector muy atomizado en el que se deben producir procesos de concentración, especialmente entre autónomos, y en el que la mayor oportunidad pasa por especializarse y ser el mejor en algo. Además, formación e inversión en nuevas tecnologías son factores claves para ganar en competitividad.

Por último, afirma que deben existir con los operadores logísticos relaciones encaminadas a una colaboración y apoyo en los procesos de implantación, ofreciendo cobertura a nivel local.



Ginés Flores en un momento de su intervención.

El caso de Transfesa Distribución y Logística



D. *Juan Diego Pedrero*, Consejero Delegado de Transfesa Distribución y Logística, explicó cómo ésta surge de la integración, el 25 de abril de 2003, de MDL Distribución Logística y el Grupo Transfesa, además de la empresa Servicio Marketing y Logística, con la idea de dar respuesta a un mercado logístico y de transporte que se hace cada día más amplio y demanda una cobertura de servicios progresivamente más completa, flexible y adaptada a las nuevas necesidades de los clientes.

Las grandes bazas que jugará TDL para dar respuesta a esas demandas del mercado serán la diversificación del servicio y la intermodalidad, integrando el negocio del transporte urgente por carretera de MDL con el ferroviario y logístico de Transfesa.

Transfesa Distribución y Logística surge en respuesta a las exigencias de un mercado que se hace cada vez más amplio y demanda una cobertura de servicios progresivamente más completa, flexible y adaptada al cliente.

En el proceso de fusión desarrollado, cada una de las empresas buscaba objetivos diferentes pero complementarios:

- ✓ Por un lado, MDL buscaba en un grupo de la dimensión de Transfesa la diversificación de la oferta, la cobertura geográfica y el respaldo financiero necesarios para potenciar la captación de clientes y garantizar las necesarias inversiones en tecnología, formación, etc.
- ✓ Por otro, el Grupo Transfesa buscaba diversificar su oferta introduciéndose en un modo y segmento de actividad complementarios con el ferrocarril, e incorporando, a su vez, una empresa de mayor dinamismo.

Ciclo de presentaciones públicas



Juan Diego Pedrero en un momento de su intervención.

Se partía por tanto de objetivos compatibles y fácilmente adaptables, pero la diferencia de tamaños y culturas de las empresas trajo consigo una serie de dificultades intrínsecas que, en líneas generales, se concretaban en la dificultad de integrar operativamente una empresa de pequeña dimensión y una gran agilidad en la toma y ejecución de las decisiones, con otra de una dimensión y ámbito geográfico considerables que lleva implícita una mayor burocracia.

Por ese motivo, la enseñanza que se podría extraer del proceso de fusión es doble:

- ✓ Es importante realizar una cuidadosa integración de las culturas de ambas empresas, tratando de respetarlas en aquellas áreas que más lo precisan.
- ✓ Resulta fundamental la total implicación de los equipos directivos, sustentada en una concordancia de objetivos y estrategias.

En la integración de dos empresas con culturas muy diferentes es aconsejable respetarlas, adoptando lo mejor de cada una, para lo que resulta fundamental la implicación total de sus equipos directivos.

Cuando Transfesa afronta un proceso de integración valora, entre otras cosas, la aportación de negocio y de activos de la otra empresa, así como su rentabilidad esperada a 2-3 años.

Mesa redonda

Tras las interesantísimas exposiciones de los tres ponentes, tuvo lugar una mesa redonda que estuvo moderada por *D. Jorge Vicente*, Gerente de Deloitte, y en la que se quiso ofrecer la opinión de tres de los grandes agentes del sector: empresarios de transporte, cargadores y Administración Central.



Componentes de la mesa redonda de la Presentación Pública.

El primero de los participantes en la mesa redonda fue *D. Alberto Fernández de la Pradilla*, Director Comercial de Christian Salvesen Gerposa, quién explicó como, tras el MBO que en 1995 realizaron los directivos de Gerposa con la empresa de capital riesgo 3i, y tras la adquisición en 1997 de Transportes Aiciondo, se produce la integración en 1999 en el grupo logístico europeo Christian Salvesen.

A diferencia de Giraud Ibérica, esto les supuso desde el primer momento la integración de procesos con la red Europea y la centralización de la gestión, existiendo sin embargo una descentralización de la toma de decisiones que se produce al nivel de cada centro logístico.

Se trata de una empresa multiproducto que funciona en el ámbito nacional como una organización abierta que combina centros y recursos propios y colaboradores. Mantienen una apuesta clara por la internacionalización con la que responden a las expectativas del cliente y que les proporciona importantes economías de escala y sinergias. Además realizan un esfuerzo permanente por la implantación de las nuevas tecnologías, entre otras las de localización y gestión de flotas.

Ciclo de presentaciones públicas

Por su parte *D. Marcos Montero Ruiz*, Presidente del Grupo Pañalón, presentó el caso de integración de un complejo entramado de empresas familiares que ha ido surgiendo de una progresiva ampliación del perfil de la actividad desarrollada mediante la compra de empresas del mercado. Así, partiendo del transporte de productos alimentarios en cisterna, actualmente abarcan también el transporte de productos químicos, de granulados pulverulentos, de vehículos industriales y de carga general, además de desarrollar transporte multimodal.

Desde el Grupo Pañalón se apuesta por el crecimiento con medios propios, lo que, pese a suponer una importantísima y permanente inversión, les permite gestionar los recursos de manera que se ofrezca un servicio de calidad y homogéneo al cliente, además de poder controlar de forma más directa diferentes aspectos de la seguridad e higiene en el servicio ofrecido.

En su caso, y por las características de su negocio, las mayores posibilidades de crecimiento se dan en el mercado exterior dado que el mercado nacional está muy saturado. Eso les exige inevitablemente una dimensión importante, además de una permanente inversión en modernizar sus recursos. Ese es uno de los motivos por el que no reparten dividendos, reinvertiendo todo el beneficio generado.

En los últimos años vienen haciendo una apuesta muy importante por la intermodalidad como parte del servicio ofrecido a sus clientes. Además creen en un proyecto único de empresa, que centralice procesos y gestión.



Marcos Montero en un momento de su intervención.

D. Gonzalo Aguerri, Director de Logística del Grupo SAICA, acudía ofreciendo la visión del cargador, ya que representa a un grupo industrial que fabrica para la industria, con unas necesidades de transporte de su mercancía cercanas a los 120.000 camiones/año y a los 500 camiones/día, disponiendo de fábricas en España y Francia.

En ese sentido planteó un escenario de fuertes crecimientos de la producción en los últimos años que les obligó en 1997, cuando su producción suponía 70.000 cams/año y unos 250 cams/día, a replantearse la gestión que hasta la fecha venían realizando de dicho transporte, con un total de 60 autónomos y 80 vehículos trabajando con dedicación exclusiva y el resto sin exclusividad.

Su objetivo era ser capaces de absorber los crecimientos que se venían produciendo sin perjuicio del servicio ofrecido. Además, el incremento de flota necesario, la dispersión de los puntos de entrega y la necesaria introducción de nuevas tecnologías les planteaba la necesidad de incorporar personal dedicado a labores logísticas, cuando su política de empresa iba en la línea de dedicarse a lo que realmente era su negocio. Por ese motivo decidieron contratar un operador logístico con el que externalizar toda la gestión y el transporte de su mercancía.

Sus requisitos al buscar el operador logístico fueron que tuviera una dimensión adecuada, con suficiente experiencia en el sector, importante implantación nacional, así como en Francia, y que además fuera capaz de incorporar a todos aquellos autónomos que así lo desearan de los que venían trabajando con SAICA, con relaciones de hasta 50 años.

La integración de sus autónomos bajo el paraguas del Grupo Giraud permitió a SAICA una mayor flexibilidad de su servicio, con una integración operativa y de información adecuada con sus clientes y con sus proveedores de transporte.

Los fuertes crecimientos de la producción les obligaron a buscar un proveedor que les garantizase capacidad, flexibilidad, implantación geográfica e integración de sistemas de información en toda la cadena.

Ciclo de presentaciones públicas



Miguel de Frías en un momento de su intervención.

Cerrando la mesa redonda, *D. Miguel de Frías*, Subdirector General de Gestión y Análisis de los Transportes por Carretera, quiso recalcar la calidad de las experiencias presentadas, en las que no sólo se había hablado de concentración empresarial, sino que se había repasado el conjunto de líneas de actuación propuestas por el Plan PETRA, lo que demuestra su pragmatismo y su vigencia, pues en su diseño se tuvieron en cuenta las tendencias en la evolución de la demanda como condicionante clave de la oferta que han de plantear los empresarios del sector.

La orientación al cliente se muestra, por tanto, inevitable en el futuro de las empresas, y se ha visto como éste demanda cada vez más dimensión e inversión en nuevas tecnologías, formación, renovación de flota, etc. De esta forma se puede demostrar que, aunque hasta la fecha ha existido una competencia muy importante por precio, se evoluciona a una competencia por calidad y amplitud del servicio.

En este sentido, y haciendo referencia al estudio económico-financiero de las empresas del sector realizado recientemente por la Dirección General con la colaboración de Deloitte, puso de manifiesto que pese a que es una realidad que las rentabilidades del sector han ido decreciendo en los últimos años, los fuertes ritmos de crecimiento del sector y la capacidad de adaptación que muestran sus empresas, por la vía, entre otros, de la tendencia a la concentración empresarial, plantean un escenario de futuro ante el que se puede ser optimista y en el que las empresas tienen todas las claves para mejorar y modernizar el sector.

Se ha demostrado que la orientación al cliente es inevitable, y el cliente está demandando dimensión, formación, nuevas tecnologías, internacionalización y, en definitiva, amplitud y capacidad del servicio.

Conclusiones y cierre

Como conclusión y cierre del acto, *D. Emilio Sidera Leal*, Subdirector General de Ordenación y Normativa y responsable directo de la ejecución del PETRA, explicó cómo, tras haber repasado con el Ciclo de Presentaciones Públicas numerosas fórmulas de concentración que ofrece el mercado, en esta 5.^a presentación se habían querido dar a conocer experiencias de concentración de arriba hacia abajo en diferentes mercados y con diferentes planteamientos empresariales.

De esta forma se mantiene una total coherencia con la filosofía de un Plan PETRA que es, en esencia, una propuesta para todo el conjunto del sector: autónomos y empresas pequeñas, medianas y grandes. Y esto no puede ser de otra manera, dado que el sector no es homogéneo y en él tienen cabida todos los modelos de empresa.

El éxito del PETRA es poder contribuir a la consecución de un equilibrio adecuado entre las diferentes dimensiones empresariales en función de las características de la demanda, sabiendo de antemano que no existe un tamaño ideal y que éste depende del tamaño y requisitos del cliente.

La única fórmula predicable es la de la necesidad de conocer el mercado y la propia empresa en un contexto de importantes y rápidos cambios en el sector, que obligan e reconsiderar las fórmulas empresariales que hace años pudieran haber sido de éxito. Para ello la profesionalización y la formación dentro de la empresa resultan fundamentales.

Por último quiso recalcar el que los modelos empresariales presentados mantenían en común, como casos exitosos, la motivación de crecer para lograr, desde la mayor dimensión, la consecución de economías de escala y red y un posicionamiento ante el cliente y en el mercado.

Concurso de mejores experiencias



ENTREGA DE PREMIOS

El acto de entrega de premios de la 1.ª edición del Concurso de Mejores Experiencias Empresariales relacionadas con las líneas de actuación del Plan PETRA tuvo lugar el pasado 25 de julio de 2004 en el Palacio de Zurbano de Madrid. A él acudieron numerosos representantes del sector, entre Administración, empresarios, asociaciones y prensa especializada.

FALLO DEL JURADO

Con fecha 1 de junio de 2004, reunido el Jurado del *Concurso de Mejores Experiencias Empresariales relacionadas con las líneas de actuación del plan PETRA*, presidido por el Ilmo. Sr. Director General de Transportes por Carretera, D. Juan Miguel Sánchez García, e integrado por los señores D. Emilio Sidera Leal, D. Ovidio de la Roza Braga, Dña. Rosa Aza Conejo, D. Manuel Fernández Rouco, D. Enrique Boigues y D. Arturo Virosque Ruiz, acordó, por unanimidad, otorgar el premio a la mejor experiencia de concentración empresarial e introducción de mejoras novedosas en la gestión de empresas de transportes desarrollada durante el período 2002-2003 a la empresa Servicios Logísticos de la Plataforma de Zaragoza, S. A. (Serviplaza).

En la valoración de las candidaturas presentadas se tuvieron en cuenta principalmente, conforme a lo establecido en las bases del concurso, los siguientes criterios:

- ✓ Lo novedoso de la experiencia, por la importancia de abrir nuevas vías a la modernización del sector.
- ✓ El esfuerzo y nivel de compromiso que la experiencia ha supuesto para las empresas implicadas.
- ✓ Las mejoras conseguidas por las empresas implicadas en la experiencia, en aspectos tales como: calidad del servicio, cobertura geográfica, diversificación de la actividad, competitividad frente a terceros, seguridad, etc.
- ✓ Grado de integración y satisfacción conseguido con el cliente a raíz de la experiencia.
- ✓ Número de líneas de actuación propuestas por el plan PETRA desarrolladas en la experiencia presentada.
- ✓ Presentación y claridad de la documentación y demás material relativo a la experiencia que acompañaba a la candidatura.



Detalle de los asistentes al acto.

El acto fue inaugurado por *D. Emilio Sidera Leal*, Subdirector General de Ordenación y Normativa y responsable directo de la ejecución del Plan PETRA, quién dio lectura al acta con el fallo del jurado que se produjo el 1 de junio de 2004.



Emilio Sidera dando lectura al fallo del jurado.

Concurso de mejores experiencias

A continuación se procedió a la entrega, por parte del Director General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento, D. Juan Miguel Sánchez, del único premio concedido en esta primera edición del Concurso y que recayó sobre la empresa de servicios logísticos Serviplaza.



D. Juan Miguel Sánchez entregando el premio a la mejor experiencia.

El premio fue recogido por su Presidente, *D. Jesús Ángel Arbiol Tena*, quien quiso mostrar un doble agradecimiento. En primer lugar al Plan PETRA, que desde su aprobación en julio de 2001 se ha convertido en un verdadero DAFO del Sector y en un referente para las empresas que, como Serviplaza, caminan hacia la mejora y la modernización propia y del sector. Por otro lado agradeció la entrega del premio como un reconocimiento al esfuerzo y la ilusión de un grupo de empresarios aragoneses que han convertido ese proyecto en una auténtica realidad.

Por último, y tras anunciar que en estos momentos Serviplaza ya está funcionando al 95% de su capacidad de almacén, quiso hacer público el último proyecto en el que se encuentra inmersa la empresa junto con otros cuatro operadores de carácter regional, con los que espera cerrar los acuerdos necesarios para constituir el Grupo Serviplaza Internacional (SPI) como operador logístico de ámbito nacional e internacional.

La clausura del acto corrió a cargo de *D. Juan Miguel Sánchez*, quien transmitió la satisfacción del Ministerio de Fomento por la concesión de este tipo de premios, lo que demuestra una vez más que su función no se centra exclusivamente en las infraestructuras, sino también en animar a la modernización del tejido empresarial del sector.

Quiso dejar claro que la exclusividad de este premio no es demérito para ninguna de las empresas presentadas, pero ha sido Serviplaza la única que ha mostrado una respuesta del 100% al espíritu del PETRA.

Por ello espera que su aventura empresarial tenga la recompensa adecuada por el nivel de audacia y compromiso demostrado para plantear un futuro pleno de ganas e ilusiones.

Aprovechando el carácter regional con que se originó el proyecto Serviplaza, lanzó un mensaje a las Comunidades Autónomas, a las que emplazó a seguir colaborando en el desarrollo del PETRA mediante la búsqueda de alianzas y vías de desarrollo para las empresas de su región.



D. Juan Miguel Sánchez clausurando la entrega de premios.

Por último quiso destacar que el premio otorgado es un premio de todos, en el que participan tanto el Ministerio de Fomento como el Comité Nacional del Transporte por Carretera y el resto de organismos representados por los miembros del jurado, y quiso agradecer a Deloitte su aportación permanente en el diseño y posterior desarrollo del Plan PETRA.

Serviplaza representa al 100% el espíritu del Plan PETRA, que surge con la idea de servir de referente a unas empresas y un sector que precisan cada vez más de la dimensión y la modernización para resultar competitivos.



MINISTERIO
DE FOMENTO

CENTRO
DE PUBLICACIONES