

CARLOS CASTÁN SÁENZ

PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE USUARIOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (AEUTRANSMER)

“Habrá acuerdos con los transportistas; hay temas donde los intereses son los mismos”

CARLOS SÁNCHEZ. Madrid

– **¿Qué objetivos se ha marcado en su etapa al frente de Aeutransmer?**

– Alinear los objetivos de la asociación con los intereses de los asociados, aumentar el grado de interlocución y de representatividad con la Administración y con los transportistas, así como ampliar nuestra base de asociados.

– **Su aterrizaje en la presidencia de Aeutransmer ha coincidido con una nueva etapa en las relaciones entre transportistas y cargadores, que se han retomado tras dos años de parón. ¿Es un buen punto de partida que las dos partes se hayan sentado a negociar sin poner líneas rojas?**

– Estamos compartiendo puntos de vista, intentando ver en qué problemas hay una visión común y buscando cómo se pueden solucionar. El talante es positivo y realmente no ha habido ninguna línea roja. Lo interesante es que el diagnóstico de la situación del transporte es compartido, más allá de diferencias sobre aspectos concretos. Ya sólo el hecho de mantener el diálogo es muy importante y valioso.

– **¿Cree que en las cinco mesas de trabajo que se han puesto en marcha (contratación, operatividad, circulación, fiscalidad y reglamentación), se pueden llegar a acuerdos?**

– Llegaremos a acuerdos porque, en el fondo, hay temas en los cuales los intereses son los mismos. Pongamos como ejemplo las restricciones de circulación, que perjudican tanto a los transportistas como al funcionamiento de nuestros sectores. En otros casos, podemos establecer unas buenas prácticas para fomentar cambios en el funcionamiento de algunos procesos. Pretendemos establecer que la mesa de diálogo sirva para solucionar problemas, tanto genéricos como concretos. Mi objetivo y creo que es compartido, es que esta mesa de diálogo se mantenga en el tiempo.

– **¿Cuál será el impacto de los acuerdos si al final manda el mercado?**

– Si se ve desde un punto de vista cínico, siempre se puede decir hablemos que luego la realidad nos llevará a otro lado, pero existe la voluntad por ambas partes de que no sea así. Hay precedentes en los que se han solucionado problemas concretos que se han gestionado a través de estas mesas de diálogo. Somos asociaciones representativas y nuestro rol será difundir las buenas prácticas y colaborar para solucionar problemas concretos.

El presidente de Aeutransmer, Carlos Castán, considera que la mesa de diálogo entre cargadores y transportistas debe servir para solucionar problemas “tanto genéricos como concretos”. Las conversaciones han arrancado con buen pie porque “el talante es positivo y realmente no ha habido ninguna línea roja”. En cuanto al resultado, Castán está convencido de que “llegaremos a acuerdos”, puesto que “hay temas en los que los intereses son los mismos”.

– **Transportistas y cargadores negocian establecer un código de buenas prácticas en el sector.**

– En muchos de los puntos que estamos tratando hay propuestas para que se redacten códigos de buenas prácticas. Hablo de temas como los *tender*, operaciones de carga y descarga o tiempos de espera, entre otros. La idea es colaborar y aportar nuestros conocimientos y experiencia profesional para solucionar estos problemas.

– **¿Que se aprueben las 44 toneladas se ha convertido en un objetivo fundamental para los cargadores?**

– Diversos estudios identifican el ahorro que generan y se están ya aplicando en los países colindantes, por lo que es un agravio competitivo en muchos sectores industriales. Como línea roja no hemos marcado

nada, pero sería muy importante.

– **Lo justo sería que el incremento de productividad se compartiese entre transportistas y cargadores. Pero ese idílico ganar-ganar es muy complicado de materializar.**

– Queremos colaborar para que se publique algún tipo de guía para la revisión de las condiciones contractuales en el caso de que se aplicaran las 44 toneladas. Es innegable que siempre nos vamos a oponer a establecer algún tipo de regulación, que incluso sería cuestionable desde el punto de vista de Competencia.

– **¿Se ha puesto ya sobre la mesa de diálogo la citada guía?**

– Todavía no hemos tratado este asunto, pero internamente las asociaciones de cargadores sí lo hemos hecho y nos parecería lo más lógico. – **Los transportistas aseguran que la implantación de las 44 toneladas generaría un exceso de oferta.**

– Es enormemente discutible. El impacto sobre la actividad sería del 4 por ciento, por lo que el propio crecimiento de la actividad económica ya habría más que superado ese posible impacto. En los países en los que se ha aplicado se ha hecho sin período transitorio y no ha pasado nada. Y en países con un alto nivel de contestación social como Francia, se han aplicado las 44 toneladas y se ha reajustado la oferta inmediatamente. Hay que contar también con que continuamente se están renovando las flotas. En resumen, no me puedo creer que esta medida pueda tener un impacto enormemente serio. Lo que sí que es cierto es que tiene que haber una lógica de reparto del ahorro.

– **Sobre las 44 toneladas sobrevuela también el problema de la ausencia de armonización en la UE.**

– Es una preocupación no sólo vinculada a masas y dimensiones sino que afecta también al pago por el uso de infraestructuras, temas labo-

rales tanto desde el punto de vista salarial como de horarios de conducción, restricciones de tráfico, fiscalidad del combustible, etc. Estamos ante un proceso de fragmentación en materia de transporte que es realmente preocupante. Y que no sólo está vinculado a la situación geopolítica sino que determinados *lobbys* como los ecologistas o el modo ferroviario están apoyando medidas con las que se fracciona el mercado del transporte por carretera. Apoyamos el modo ferroviario y la mejora de la sostenibilidad del transporte pero no a costa de perjudicar a la carretera.

– **¿No sería necesario que cargadores y transportistas acudiesen de la mano a Bruselas por estos temas?**

– Estamos llevando a cabo actuaciones en esta línea. En el pasado no se había hecho pero ahora el estado de opinión va en ese sentido. Estamos en contacto con la IRU y con BusinessEurope, que es la asociación que engloba a las patronales europeas, para tratar este tema.

– **¿Qué papel va a jugar el megacamión de 25,25 metros y 60 toneladas en el mercado español?**

– Va a tener un cierto impacto, pero no va a ser generalizado porque las condiciones en las que se puede utilizar están muy acotadas. Lo vemos como una solución eficiente cuya implantación va a ser, lógicamente, progresiva.

– **Operadores ferroviarios han alertado de que el megacamión puede asestar el golpe definitivo al intermodal en España, ¿está de acuerdo?**

– Mi punto de vista como cargador es que el ferrocarril tiene una serie de problemas que tiene que arreglar solo. La cuota del ferrocarril lleva cayendo desde hace años y no había ni megacamión, ni 44 toneladas. El ferrocarril tiene una serie de problemas operativos que si los solucionara quizá competiría contra el megacamión. Tiene que ver con la estructura de la red, con la falta de terminales, con el funcionamiento de los operadores, con la política de priorización de las inversiones del Ministerio de Fomento en ferrocarril de pasajeros, etc. Lo que soluciona el megacamión son problemas que tienen ahora mismo las plantas de automoción y los centros de gran consumo. Demasiadas veces he oído a empresas del sector del gran consumo que después de apostar por el ferrocarril han vuelto a la carretera por falta de flexibilidad y de operatividad y por costes. Todos nos

BUENAS PRÁCTICAS

Hay propuestas para aplicarlas en *tender*, la carga y descarga...

44 TONELADAS

Sin regulación, pero tiene que haber un reparto del ahorro

TRANSPORTE EN LA UE

Existe un proceso de fragmentación que es preocupante

MINISTERIO DE FOMENTO

Su acción ejecutiva ha sido escasa

LA ENTREVISTA



hemos apretado el cinturón y la primera, la carretera y, sin embargo, no he oído tanto del ferrocarril.

– **¿No ve futuro al ferrocarril?**

– Sí, pero no puede tratar de arreglar sus problemas perjudicando a otro modo de transporte. Le veo futuro al ferrocarril porque el petróleo barato no va a seguir siempre, habrá unos cambios en la demanda de condiciones de trabajo por parte de los conductores, sean del país que sean, con lo que realizar largos trayectos dejará de tener sentido. Montar el camión en el ferrocarril se puede acabar imponiendo.

– **¿Qué habría que hacer para que las mercancías se subiesen al ferrocarril en España?**

– El ferrocarril de mercancías tiene que mover mercancías, no mover trenes que lleven mercancías. Existe una falta de visión de cuáles son las necesidades de las mercancías en España. Es cierto que este último gobierno por fin ha hablado del ferrocarril de mercancías, pero de hablar a actuar hay un trecho. Y, mientras, no se ha dejado de invertir en los ferrocarriles de pasajeros.

– **El lobby de la construcción está empeñado en la implantación de la Euroviñeta en España. Implantar una tasa así iría en contra de la eficiencia del conjunto de la economía española, ¿no es cierto?**

– Si la Euroviñeta va a servir para que se construyan más infraestructuras, estamos en contra. Todo lo que sea encarecer el transporte nos va a costar aceptarlo, pero se trata

de una política que está marcada desde Europa, por lo que me temo que sólo estamos retrasando lo inevitable. Es un debate que habrá que tener y analizar entonces qué modelo se aplica y cómo, si afecta no sólo al vehículo pesado, qué se hace con las vías de peaje, etc.

– **Los plazos de pago al sector del transporte superan de media los 80 días. Se está incumpliendo la legislación y poco o nada se hace.**

– Los transportistas reclaman y me parece lógico, un cambio normativo. Nuestra posición es que es un problema de la economía española en su conjunto y no estaría mal que empezase por aplicarse la medicina la propia Administración pública.

– **¿La acción directa ha servido para reducir los impagos en el sector?**

– Así lo reconocen los propios transportistas. Hasta ahora ha habido pocas sentencias y está logrando su objetivo. Lo que rechazamos es la posibilidad de que haya un doble pago por parte del cargador, que es al final contra el que se acaba yendo, porque, además, va en contra del código de comercio.

– **¿El logro de la acción directa ha sido su carácter disuasorio?**

– Tengo que aceptarlo, no puedo negar que ha sido positivo en esa línea. Lo que me da miedo es la excesiva regulación del sector del transporte, sobre todo cuando entra en contradicción con la regulación comercial convencional.

– **Los transportistas denuncian que muchos tender se convierten en sim-**

El personaje

Vida: Carlos Castán nació el 28 de septiembre de 1971 en Barcelona. Tiene dos hijos. Practica triatlón y esquí de montaña y ha corrido varios maratones.

Obra: Es ingeniero industrial especializado en Técnicas Energéticas por la Universidad Politécnica de Barcelona. Trabajó en Aguas de Barcelona y en una consultoría estratégica antes de incorporarse al grupo Celsa, en el que actualmente es responsable de Logística Externa. A finales del pasado año asumió la presidencia de Aeutransmer y también forma parte de la junta directiva de Transprime y del Consell d'usuaris del transport de Catalunya. Además, es presidente del comité de transporte de la patronal española del sector siderúrgico (Unesid) y de la europea (Eurofer).

Milagros: Su carácter dialogante ha contribuido a que se haya reactivado la mesa de negociación entre las asociaciones de cargadores y el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

ples subastas en busca de la oferta más barata. ¿Se pueden regular?

– Estamos dispuestos a colaborar en elaborar y difundir unas buenas prácticas. No se puede hacer un tender sin que se conozcan el número

de rondas y es mala práctica valorar exclusivamente el precio, aunque es evidente que, a igualdad de condiciones, el que no escoja el precio más barato está siendo un mal profesional. No creo que se deba regular, pero es verdad que hay prácticas y procedimientos que son mejores que otros a la hora de tomar decisiones en un tender.

– **La gran apuesta de la ministra Pastor en esta última legislatura, la Estrategia Logística, ha quedado finalmente en agua de borrajas.**

– Habría que retomarla, pero intentando que haya realmente acción ejecutiva. Fomento ha generado expectativas en esta legislatura, su orientación y planteamiento han sido positivos en muchas cosas, pero la acción ejecutiva ha sido escasa. Incluso diría que su comportamiento ha sido timorato, en el sentido de que no se han tomado ciertas decisiones por temor a las reacciones.

– **¿Habla de la reforma de la estiba?**

– Es que hay un dictamen europeo y estamos obligados. Estamos en la cuenta atrás de que nos caiga una multa. Es la procrastinación absoluta. Lo dejan parado, no sé si por intereses electorales, y retrasan los deberes que están obligados a hacer. Entendería que arrancase el proceso de diálogo y se pudiese alargar, pero hay que empezarlo. Ahora se puede argumentar que estamos ante un cambio de legislación, pero es que han tenido tiempo antes y no se ha hecho nada.