

A portrait of Carlos Castán, a middle-aged man with a grey beard and mustache, wearing a dark blue suit jacket over a white shirt. He is sitting and looking towards the camera with a slight smile. The background is a plain, light-colored wall.

“La dinámica actual, la alta demanda, ha cambiado el funcionamiento del mercado de tal manera que todos somos conscientes de que existe una escasez”

**CARLOS
CASTÁN,**
PRESIDENTE DE ACE
CARGADORES

Carlos Castán, presidente de ACE Cargadores, lo tiene claro: “El problema del transporte es intrasectorial, es cosa de todos”. Se habla del paro del transporte, de precios mínimos, pero también de sostenibilidad y eficiencia, intermodalidad... Desde Logística Integrada hemos conversado con él sobre todos estos temas, de la actualidad y de los retos futuros.

Laia Quintana

**¿Cuál es la problemática actual del transporte?
¿Frente a qué situación nos encontramos?**

La principal problemática actual es, por un lado, la incertidumbre y, por otro lado, los cambios que ha habido en los flujos de transporte que hacen que estén desequilibrados. También influye el incremento de costes de la energía y del combustible. Esto hace que ni las tarifas se adecuen

a los balances de oferta-demanda, haya flujos en los que el precio todavía no se ha ajustado al desequilibrio entre oferta y demanda. Estamos, en todos los sectores, bastante desconcertados y buscando la manera de lograr la capacidad como cargadores. Hay sectores, como el ferroviario, en el que podemos decir que no se circunscribe un aumento de costes muy importante, pero sí en el resto.

En definitiva, hay factores que no ayudan, a los que se le suman eventos que no estaban previstos como el Covid o la guerra de Ucrania.

En relación al paro del transporte, ¿cuáles han sido realmente las causas? ¿Qué papel juegan los cargadores?

Bajo mi punto de vista, la causa principal, el detonante, ha sido el incremento del precio del combustible. Pero, sobre todo, la razón de esto es que no ha habido una transmisión de las subidas de precio que en general sí que hemos acometido los cargadores. Dada la escasez de transporte, el aumento de demanda un poco a veces incontrolada por la falta de previsiones previas y de urgencias, y el aumento del combustible, se han subido los precios, pero esto no ha llegado al pequeño transportista autónomo. En esta situación. ¿Y por qué no se ha transmitido? Porque es un mercado

muy fragmentado, con muchas capas de subcontratación y con empresas muy pequeñas y con poca capacidad de negociación de precios.

Se habla de los precios mínimos... ¿Cuál es la visión de ACE sobre esto?

Desde ACE estamos en contra. El sector del transporte ya es un sector muy regulado y esto implicaría una regulación más que no solucionaría el problema. Para plantear la idea de los precios mínimos se toma como modelo el sector agroalimentario, basado en la cobertura de los costes directos o variables, pero en el sector del transporte el coste variable es el 50% del total, de tal manera que estaríamos garantizando un precio a la mitad del actual y, por tanto, no sería una solución.

La dinámica actual, la alta demanda, ha cambiado el funcionamiento del mercado de tal manera que todos somos conscientes de que existe una escasez. Por tanto, garantizar este servicio no puede basarse en algo tan importante como el precio. Hay una competencia y los precios están subiendo. Todo esto no es solo responsabilidad de los cargadores, que sin duda la tenemos, pero creemos que es un problema intrasectorial.

¿CONOCES EL MODELO EN RED EFICIENTE DE PALLEX?

► **Distribución exprés de mercancía paletizada**

PALLEX
IBERIA

info@pallex.es
+34 917 96 45 00



¿Qué nos puede decir sobre la implantación del duotrailer?

Esta pendiente el desarrollo normativo, pero, tal y como ha sucedido con el megatráiler, son iniciativas positivas en cuanto al aumento de la eficiencia del transporte, y más en una situación en la que hay un compromiso de reducción de emisiones y hay una situación de escasez de conductores. Hay, también, un problema de congestión en las áreas urbanas, de tal manera que la reducción del número de vehículos y el aumento de la eficiencia son medidas que, con relativa baja inversión, aúnan muchas ventajas.

Además, está comprobado que no han tenido una incidencia en la seguridad en los países en los que se utilizan desde hace tiempo, de tal manera que no solo abogamos por ello, sino que deseamos que se apruebe o se regule el funcionamiento en transporte internacional.

Y en cuanto a la aprobación de las 44 toneladas, ¿es optimista?

Hay un compromiso, y así ha quedado regulado en el Real Decreto, de que este año se tiene que planificar un calendario. La duda, y lo que no está definido, es si este calendario será por sectores, como se ha hecho en otros países como Francia o Portugal, por tipo de vehículo en referencia a la motorización, o simplemente por edad del vehículo.

Esta es una medida que, desde ACE Cargadores, llevamos mucho tiempo reclamando, puesto que siempre hemos afirmado las ventajas económicas ya probadas que supone. Además, se trata de una de las pocas medidas que, de manera inmediata, implica una reducción en las emisiones del transporte.

En relación a la falta de conductores, ¿qué papel juegan los cargadores a la hora de hacer más atractiva la profesión de conductor?

Los cargadores tenemos un rol en esta problemática, somos un agente más, junto a los transportistas y la propia administración.

Nosotros, particularmente, somos responsables de las condiciones de los centros de trabajo y de la planificación de muchas operaciones. Por ello, nos tenemos que comprometer a reducir los tiempos de espera, a que el entorno en el que trabajen sea un entorno seguro y confortable para ellos. Pero, a su vez, hay que reclamar a la administración que asuma la planificación de infraestructuras como aparcamientos seguros, que garanticen unas condiciones de trabajo generales a lo largo de todas las operaciones.

Ahora que la sostenibilidad está en boca de todos, ¿cree que el transporte está lo suficientemente comprometido con la reducción de emisiones? ¿Cuáles son los pasos a seguir en términos de sostenibilidad?

Considero que sí que lo está, pero también tiene un rol particular puesto que depende del desarrollo de unos equipos y de unas tecnologías que no están al alcance de su mano,

son los fabricantes y los distribuidores de energía, ya sea eléctrica, biocombustibles o de cualquier otro vector energético, los que tienen la pelota en su tejado.

El transporte en general ha aumentado su eficiencia, se han adquirido vehículos con motores más eficientes, reducido los consumos, se han preocupado por una conducción eficiente, porque todo ello tiene su impacto en la rentabilidad y en la eficiencia económica. Además, los transportistas no son ajenos a la creciente sensibilidad que puede tener la sociedad en referencia a la sostenibilidad.

Para todo ello es importante el desarrollo de infraestructuras, tanto de distribución como de energía, y un apoyo a la reconversión del parque. A nivel europeo se plantean objetivos realmente ambiciosos de reducción de emisiones, se plantean planes de desarrollo de infraestructuras, pero, antes de nada, habría que analizar esos objetivos y si las infraestructuras que se han planificado son capaces de soportarlos.

Se habla también de intermodalidad, ¿qué opina al respecto?

La intermodalidad, junto a los cambios tecnológicos de los motores, es una de las vías principales para la reducción de las emisiones, para la sostenibilidad. Además, implicaría también una sostenibilidad social en beneficio de la falta de conductores. En Europa, por un tema cultural, es cada vez más complicado encontrar a profesionales que quiera estar semanas alejados de su casa, de tal manera que lo sencillo será contar con camiones que recorran 150 o 200 kilómetros como mucho hasta una estación y desde ahí lleguen a destino en ferrocarril, por ejemplo.

De todas maneras, y como contrapartida, hay que tener en cuenta que esto obliga a que las empresas sean mayores, o que tengan capacidad de establecer acuerdos internacionales, y para ello se necesitan unas capacidades y unas competencias que una pequeña empresa no tiene, desde idiomas hasta negociación o diseño de operaciones.

La intermodalidad es una buena vía, sí, pero hay que tener en cuenta y valorar muchas variables y factores.

Hemos hablando de presente, pero, para terminar, ¿qué nos puede decir sobre el futuro del transporte? ¿Hacia dónde vamos?

El transporte tiene tres retos: la digitalización, la sostenibilidad y afrontar la incertidumbre que genera el impacto de hechos inesperados. La digitalización y la sostenibilidad es conocido, es un camino realmente claro, la ruta está empezada. Pero el impacto de eventos inesperados, por definición, es imposible de controlar. Hace tiempo nos parecía imposible que un buque se atascara en el Canal de Suez, y desde entonces han pasado muchas más cosas.

Por todo ello, las empresas tenemos que estar preparadas en cuanto a flexibilidad, capacitación del personal, autonomía, iniciativa, etc. Si esto se cumple, estamos frente a un sector con capacidad de reponerse y de afrontar todos estos retos. ■