



Nota de Prensa

La jornada de la PLAE sobre transporte por carretera puso de relieve la situación actual del sector en la Euroregión

El pasado viernes 11 de junio, la Plataforma Logística Aquitaine-Euskadi (PLAE) AEIE organizó una jornada transfronteriza sobre transporte por carretera en el Recinto Ferial Ficoba de Irún bajo el título de “¿Qué transporte de carretera queremos mañana en la Euroregión Aquitania-Euskadi?”. La citada jornada puso de relieve la situación actual del transporte por carretera en la Euroregión.

Esta jornada se enmarcó dentro del Proyecto Transfronterizo AETN (Aquitania-Euskadi Trans-Network), co-financiado por la Unión Europea en el marco del programa POCTEFA”.

La Inauguración corrió a cargo de **Virginia Gil**, Directora de la PLAE, quien dio paso a la primera de las conferencias donde se habló acerca de la **“actual situación del sector en la Euroregión”**.

Bernard Lataste, Presidente de la empresa Transportes Lataste y Presidente del sindicato OTRE, representante de las PYMES del sector del transporte por carretera, fue le primero en pronunciarse. En su presentación señaló que el sector en Francia se encuentra con dificultades desde finales de 2008 debido a la crisis, no obstante, han notado una mejora en los últimos meses. Lataste considera que en España se ha sufrido más la crisis que en Francia, y es que desde el año 95 el estado francés obligó a las empresas de transportes por carretera a aplicar una serie de medidas sociales (formación del personal, duración de la jornada laboral...) que en su tiempo dañaron a la competitividad de las empresas, pero que les ha sido favorable en tiempos de crisis.

A nivel nacional, y como consecuencia de la crisis, el Gobierno francés ha convocar los “Etats Généraux del transport routier” que reúne además de al estado, a los sindicatos y asociaciones patronales para tomar medidas anticrisis. En particular, se está planteando la creación de una mutua para los trabajadores que refuercen la colaboración con los cargadores. Bernard Lataste concluyó diciendo que era importante colaborar a nivel transfronterizo, y que habría que crear un lobby común para defender los intereses del sector a nivel europeo, tales como, solicitar que se generalicé en Europa el pago a 30 días como sucede en Francia.

Xabier Duarte, Director Comercial de Vasco Bohemia le tomó la palabra e hizo un breve repaso de la situación del sector en Euskadi. Así subrayó que en el sector se vive una reducción considerable del número de flotas en España, una desaparición paulatina de autónomos y un desgaste y “muerte dulce” de muchas empresas de transporte.

Ademas, señaló que se ha dado un aumento pregresivo de las tasas por parte de los gobiernos europeos con el fin de reducir la contaminación, así como una devaluación del euro, subida de los precios y las formas de pago en España no son favorables para

las empresas. Todo esto hace que España no resulte atractiva para la inversión y por tanto, vivimos una tendencia europea en la que los flotistas y transportistas optan por mercados más rentables, cercanos y con mejores condiciones. De este modo, con la crisis, las empresas de transporte de la eurozona se encuentran en la necesidad de buscar nuevos mercados y plantearse nuevos retos; diversificar su servicio, y estar presente en nuevos mercados emergentes, así como asegurar las operaciones de riesgo y especializarse en el sector.

Una vez finalizado el primer panel, se procedió a la segunda de las conferencias acerca de **"La Euroviñeta en la Euroregión"** con la experiencia suiza como ejemplo. Para ello, la organización contó con la presencia de **Ueli Balmer**, Deputy Head Transport Policy Section, Federal Office for Spatial Development.

Balmer nos presentó la aplicación en Suiza de la Euroviñeta, quien recordó que la medida nació en 1994 por un referéndum de iniciativa popular, y que si la aplicación de la tasa fué muy controvertida al principio, tanto por el sector del transporte como por el de la carretera, con el tiempo y debido a un importante trabajo por parte del gobierno, la euroviñeta se ha introducido a partir del 2001 y ahora es un verdadero éxito. Además de una reducción de la contaminación y del desarrollo del transporte ferroviario, la aplicación de la tasa ha tenido efectos positivos sobre el sector del transporte por carretera mejorando su imagen y su eficacia.

A continuación fue el turno de debatir entorno al **Transporte por carretera del Siglo XXI**. Para ello, estuvieron presentes **Raul Busto**, Director Gerente Transportes Busto, **Alain Besançon**, Responsable transporte y movilidad del ADEME Aquitaine y **Antonio Casillas** de Transports Veynat.

Raul Busto, es Director Gerente de la empresa Transportes Busto, dedicada a la logística y el transporte internacional. Desde primeros de año iniciaron una nueva actividad de graneles con CISTERNAS PLV y dispone de un servicio regular con cuatro salidas semanales via RO/RO entre el puerto de Vigo y 44/Montoir de Bretagne (Francia), con el que enlazan toda Galicia y Portugal con la Bretaña-Centro-Normandía-Region Parisina-Pais del Loire en Francia.

En su presentación, Raúl Busto analizó las ventajas del Short Sea Shipping, que según él, son numerosas; entre otras, la optimización de recursos, la estabilidad de costos, la seguridad, regularidad, la mejora medioambiental o el crecimiento sostenible y duradero. Aunque también señaló algunos inconvenientes como la dependencia de una línea dedicada exclusivamente a una industria, la no consideración como cliente real, la falta de información o avisos a última hora de escalas, la falta de calidad en el servicio en cuanto a medios o falta de interlocutor para el trámite de averías.

Ante esto los operadores demandan una mejora de los terminales, un incremento de líneas y escalas, una reducción de tasas y costes en los puertos, mayor información para los cargadores sobre las líneas, un apoyo comercial por parte de las instituciones para la incentivación del transportista para embarcar y un enlace entre terminales portuarias por ferrocarril, entre otras cosas.

Alain Besançon, Responsable de Transporte y movilidad del ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), por su parte, nos presentó la **"Charte CO2"**, iniciativa del Gobierno Francés para incitar las empresas de transporte por carretera a disminuir sus emisiones de CO2. El proyecto consiste para las empresas interesadas en firmar un convenio en el que se compromete a llevar a cabo un plan de acción que le permitirá disminuir sus emisiones de CO2. En 2010 de las 70 empresas que han firmado el compromiso en Francia, 10 son aquitanas. Lo que ha representado un ahorro de 90.000 toneladas de CO2 y 20 millones de litros de gasóleo.

Finalmente, **Antonio Casillas** de Transports Veynat habló sobre lo que está suponiendo la aplicación de la Charte CO2 en su empresa, ya que Transports Veynat fue una de las primeras empresas que firmó el acuerdo en diciembre de 2008 con el objetivo de reducir las emisiones en un 5% en los próximos 3 años. Para ello se han tomado varias medidas: el 50% del parque de vehículos está en Euro IV y V, y todos los vehículos disponen de neumáticos económicos. En cuanto al carburante, se hace un seguimiento diario del consumo y los conductores por su parte reciben cursos de formación en eco-conducción. Transports Veynat ha optado de igual modo por desarrollar la línea intermodal apostando por otros modos de transportes como el marítimo o el ferroviario. El balance en palabras del representante de la empresa es muy positivo y sin duda alguna un ejemplo a seguir para otras empresas.