

El transporte intermodal en España presenta falta de competitividad y eficacia, según la Fundación Corell

La Fundación Corell ha celebrado la jornada: "Logística de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril. Unidades de transporte e instalación de almacén" en la que se reflejan las dificultades para el desarrollo del transporte intermodal

La jornada organizada por la Fundación Corell: Logística de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril. Unidades de transporte e instalación de almacén, ha abordado en profundidad esta temática, cuya principal conclusión es la dificultad para que en España se implante un sistema de transporte intermodal realmente competitivo, debido a las diferencias de regulación y de costes.

El evento, que ha tenido lugar en el Museo del Ferrocarril de Madrid, ha comenzado con la apertura por parte de D. Carlos Abellán, Director del Museo del Ferrocarril y José Ramón Obeso, Patrono de la Fundación Corell y Presidente del Consejo de Administración de COMBIBERIA. Durante su intervención, José Ramón Obeso ha afirmado: La colaboración del transporte terrestre y el ferrocarril es fundamental en el transporte de mercancías peligrosas, siempre que seamos competitivos y eficientes. En otros países funciona mejor por costes, longitud de los ferrocarriles u otros factores. Nosotros llevamos 30 años hablando de esto, pero no avanzamos.

Continuando con la inauguración del evento, D. Benito Bermejo, Subdirector General de Gestión y Análisis del Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, que ha explicado la necesidad de que la Administración ofrezca los incentivos necesarios a la sociedad para fomentar la actividad económica y simplificar los procesos, dadas las diversas regulaciones que afectan al transporte de mercancías. Hoy en día, con la Ley de Procedimientos Administrativos y LOTT, que obliga a que los procesos se realicen vía telemática, hemos iniciado esta senda que nos va a llevar a establecer la administración electrónica para todos los procesos del sector. En 2017 hemos tramitado el 90% de las comunicaciones mediante esta vía, además de la gestión de los planes de ayudas al abandono de la actividad y los programas de formación, etc.

Según Benito Bermejo, en esta evolución no pueden quedar fuera las mercancías peligrosas, por lo que se ha creado un plan de acción con 4 patas fundamentales. La primera de ellas es el desarrollo de una Orden Ministerial para la presentación de los informes anuales, que derogará la antigua y que está a punto de publicarse en el BOE. Con los requisitos de esta Orden, se facilitará que la documentación de este informe sea más rápida, fácil y eficaz.

En segundo lugar se ha desarrollado una aplicación informática para la aportación de los informes de los Consejeros de Seguridad a la Administración. Esta aplicación comenzará a funcionar en enero del año próximo, para incorporar todos los informes del año 2018 y sucesivos. Este sistema hará obligatoria la tramitación de los informes por el sistema telemático.

La tercera pata es la necesidad de implementar nuevos procedimientos para mejorar la comunicación

de datos sobre domicilios de las empresas, Consejeros de Seguridad, etc; un proyecto complejo, a través de un módulo en la sede electrónica del Ministerio. Las empresas de transporte de mercancías peligrosas podrán actualizar datos de las sedes en las que se realiza este tipo de transporte, mantenimiento de los representantes y de los Consejeros. Hasta ahora se hacía manualmente a través de las Comunidades Autónomas. Ahora se llevará a cabo por los propios interesados vía telemática, con tres tipos de perfiles: la empresa, el representante y los Consejeros de seguridad.

Por último, la cuarta pata sería la implementación de consultas en el Registro de Empresas de Transporte. Se podrá conseguir entrar en esa consulta con el NIF de la empresa que se quiera validar y nos informará sobre si tiene Consejero adscrito o no y sus capacidades. Ahora mismo se puede acceder desde la persona física del Consejero, pero desde el punto de vista de la empresa.

Según Bermejo: "Lo que queremos es mejorar la gestión de las más de 28.000 empresas que se dedican a este sector, para dar servicio a esos más de 4.000 Consejeros de Seguridad de esas empresas, así como para agilizar los trámites, ofrecer transparencia, etc."

A continuación se dio paso al turno de ponencias, moderado por D. Carlos Pascual Quirós, Economista y Ex Director de la Fundación Corell.

La primera ponencia fue llevada a cabo por Dña. Irene González, Jefa del Servicio de Mercancías Peligrosas y Perecederas del Ministerio de Fomento, que ha expuesto el Informe Anual ADR, ampliando la información sobre la nueva Orden que entrará en vigor el 1 de enero de 2019 y que afecta únicamente al transporte por carretera (ADR), manteniéndose las normativas para el ferrocarril y las vías navegables (que en el caso de España no son aplicables). Según Irene González: Hay algunos cambios respecto a la Orden anterior, pero no demasiados. La forma de rellenar el informe anual es similar y la principal novedad es que desaparece el papel y sólo tendremos la vía telemática. Otra novedad importante es que habrá un sistema de volcado de datos, que aún no está definido, ya que se está estudiando la forma más sencilla de realizarlo y el tipo de archivo.

Irene González ha hecho un repaso a las diversas pantallas de la aplicación desde la que se realizarán los informes de los Consejeros de Seguridad basada en la nueva Orden Ministerial.

A continuación, D. Luis del Prado Arévalo, Jefe de Área de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, ha hablado sobre el Informe Anual para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID). La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria se creó en 2015 y es la Autoridad Nacional de Seguridad, encargada de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria, así como de la interoperabilidad, para eliminar las barreras del ferrocarril entre países. La Agencia autoriza a los vehículos ferroviarios y los trazados, además de otorgar los certificados de seguridad a las empresas ferroviarias. En relación a las mercancías peligrosas, realiza actividades de supervisión, como las evaluaciones de los sistemas de gestión de la seguridad (SGS) de las empresas ferroviarias, además de auditorías e inspecciones.

Según Luis del Prado: "El sector ferroviario ha sufrido una gran modificación en los últimos años,

debido a las reformas realizadas por la UE. El objetivo ha sido abrir los mercados, que haya libre competencia y que entren nuevos actores. Con las reformas de la UE, en cada país hay una Autoridad, que son los Ministerios, existen distintas redes y en cada red diversos administradores e infraestructuras, además de empresas ferroviarias que se mueven entre las redes de los países". Actualmente hay 40 empresas ferroviarias en España, 20 de las cuales tienen certificado de seguridad. De éstas, 16 cuentan con certificado de seguridad de ADR y tan sólo 11 están operando. Del total, sólo 8 empresas ferroviarias operan con mercancías peligrosas.

El ferrocarril siempre necesita a la carretera para la parte inicial o final del transporte. Actualmente tiene una cuota muy baja de transporte, entre un 3 y un 4% del total. Los informes anuales están pensados para el transporte por carretera. Luis del Prado ha destacado que los informes anuales deben presentarse a través de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y no a través de la aplicación del Ministerio de Fomento.

En los informes anuales, casi nunca se rellena información referente a los sucesos que ocurren en el día a día aunque no sean graves. Es importante por seguridad y para contar con información que permita sacar conclusiones. La actividad realizada por el Consejero de Seguridad es la parte más interesante del informe y los Consejeros deberían poner observaciones y explicar su actividad con detalle.

D. Antonio Gómez Trujillo, Consejero de Seguridad ADR/RID de MANÁ Formadores y Consultores, ha hablado sobre las listas de comprobaciones, que no son obligatorias, pero son convenientes, especialmente de cara a auditorías. Las comprobaciones no se pueden eludir, pero no es necesario dejarlas por escrito.

Según Antonio Gómez, actualmente muchas listas de comprobación no están realizadas correctamente y muchos empleados no conocen los conceptos que se incluyen en ellas, ya que no han sido convenientemente formados. Es necesario que haya más concreción; habría que cumplimentar 15 o 20 puntos máximo, que tengan que ver con la seguridad y concretar el tipo de documentos que hay que aportar. Realizar todas las comprobaciones no es posible. Lo que sí es necesario es hacer muestreos y que el expedidor le proporcione al transportista la información necesaria.

D. Arturo García Cobaleda, Abogado y Consejero de Seguridad ADR/RID de la compañía Tráfico ADR, ha expuesto los enlaces entre el transporte por carretera ADR, el transporte ferroviario RID, aéreo (IATA), marítimo (IMDG) y almacén (APQ, IGC, IP). Cada una de estas normativas tiene rango de Ley y su propio sistema de sanciones. Las sanciones españolas son las más altas de la Unión Europea. Hay que hacer las comprobaciones de forma rigurosa y establecer sanciones acordes, según la gravedad de las actuaciones.

La especificidad de cada medio de transporte hace que el tratamiento de cada uno sea diferente, pero a partir del Libro Naranja de la ONU, las normativas se han ajustado, permitiendo combinar transportes, aunque existen diferencias de señalización en el transporte marítimo y aéreo porque sus normativas son más rigurosas que la carretera y el ferrocarril.

Según García Cobaleda: La ONU ha propuesto un formato multimodal, pero en el caso del transporte aéreo es complicado, ya que cuenta con un documento propio de IATA. Esta fórmula marco tendría la ventaja fundamental de contar con una única carta de porte para toda la operativa.

El transporte multimodal está condicionado por las mercancías prohibidas en cada uno de los sistemas de transporte y las diferencias en materia de regulación y documentación, especialmente en el caso del transporte marítimo y aéreo, así como las mercancías que requieren segregación.

Por último, D. Jesús Soriano, Director de Logística y Transporte de FEIQUE ha hablado sobre el caso concreto del transporte de carretera ADR en la Industria Química. Actualmente, los costes logísticos en España para una empresa química suponen entre el 5 y el 9% del volumen de negocio. El 60% son costes de transporte y el 40% de almacenamiento, manipulación y gestión en centros logísticos. Los costes de la cadena de suministro representan el 37% del valor añadido neto de la mercancía química. La logística del granel, clasificado como mercancía peligrosa y la gestión es muy intensa en este sector.

Según Jesús Soriano, el sector químico ha resuelto la crisis a base de exportación. En 2007 se exportaban 23 millones de toneladas y ahora se sitúa en casi 30 millones de toneladas. El 25% de las toneladas tienen que ir transportadas por carretera.

El transporte de mercancías peligrosas es una historia de éxito, porque es uno de los sectores que alcanzó un consenso en un documento técnico con los requisitos necesarios, en los años 50.

Jesús Soriano ha hecho mención a innovaciones como el megacamión, del que, en principio, quedaron excluidas las mercancías peligrosas. No debe prohibirse por costumbre el transporte de mercancías peligrosas de forma injustificada en los casos de ampliación de pesos y dimensiones. Las mercancías peligrosas se excluyeron tanto de las 44 toneladas, como de los megacamiones de 60 toneladas y 25X25. Finalmente las mercancías peligrosas sí han sido admitidas en el caso de los megacamiones.

Para Jesús Soriano No hay un mercado real de servicios intermodales porque los desequilibrios de costes son exagerados. El potencial en España está en el intermodal para contenedor. El siguiente ciclo económico tendrá más dependencia de la carretera lo que puede provocar bloqueos, debido a factores como la falta de conductores y la sostenibilidad. No debe haber una penalización de agentes logísticos que siempre han sido competitivos, con acciones como la euroviñeta.

Datos de contacto:

Noelia Perlacia
915191005

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Madrid](#) [Logística](#) [Recursos humanos](#) [Industria](#) [Automotriz](#) [Otras Industrias](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>