

“LA VISIÓN DE LOS MODOS DE TRANSPORTE: TRANSPORTE TERRESTRE”

Enrique Ortiz Serena

Vicepresidente.
Confederación Española del Transporte
de Mercancías (CETM).

Resumen:

El transporte de mercancías por carretera está dispuesto a pagar los costes externos que genera, pero naturalmente con condiciones.

1ª Que se haga un exhaustivo análisis de los costes externos de todos los modos, incluido el particular de viajeros y que se cierre la cuenta de resultados, es decir ingresos menos gastos, pues es una enorme injusticia contabilizar de forma conjunta los costes del transporte pesado de mercancías por carretera y los de turismos particulares.

2ª Que no exista una financiación cruzada, puesto que el transporte por carretera no puede ser fuente de financiación de otros modos, ni aportar el pago de sus costes externos a la caja general, ni financiar la sanidad.

Es una enorme injusticia acusar exclusivamente a los camiones de congestión, contaminación y accidentabilidad.

Hay que cambiar el concepto equivocado que existe del transporte de mercancías por carretera y hay que acabar con el error de que los camiones son los culpables de todo.

El sector del transporte de mercancías por carretera está dispuesto a asumir la tarificación que le corresponde como consecuencia de los costos externos que genera, pero naturalmente, con condiciones.

Es fundamental, desde nuestro punto de vista, establecer un exhaustivo análisis sobre la generación de los costes externos en cada modo de transporte y cerrar la “cuenta de resultados”, es decir, ingresos menos gastos, puesto que no resulta correcto y distorsiona la realidad, el contabilizar de forma conjunta a todos los usuarios de la carretera.

Uno de los costes externos con que se acusa al transporte de mercancías por carretera, es la congestión y es una enorme injusticia acusar exclusivamente a los camiones de la congestión o lo que es lo mismo del coste por retrasos.

Es evidente que la congestión no es la misma en todas las carreteras y poblaciones de la U.E., pero nadie ha dado unos índices de congestión a nivel de carreteras europeas, ni tampoco que tipo de vehículos son los realmente causantes de la congestión.

Sin embargo, los mayores costes por retrasos se producen diariamente en los accesos a los grandes núcleos de población en donde el transporte pesado de mercancías por carretera nada tiene que ver y también son elevados los costes por retrasos en las carreteras, los fines semana, puentes, semanas santas, operaciones de salida y retorno de vacaciones, con atascos de 30, 40 y hasta 50 kmtros. para entrar o salir de las grandes ciudades y cuando precisamente, como consecuencia de las restricciones de tráfico, menos camiones hay circulando.

El sector del transporte de mercancías por carretera no puede responsabilizarse de las consecuencias de una mala gestión, planificación o deficiencia de inversiones en infraestructuras terrestres.

Contrariamente a la opinión generalizada, el porcentaje de superficie ocupada por las carreteras, está lejos de lo que Vds. puedan opinar.

Datos facilitados por los servicios informativos de U.E. (EUROSTAT) revelan que la superficie ocupada por carreteras en cada uno de los países comunitarios no llega al 1,5% que es precisamente el de los Países Bajos donde mayor densidad de población existe, pero es que en España es del 0,3% o lo que es lo mismo, que las carreteras no cubren más que una parte ínfima de la superficie del conjunto de los territorios de los países comunitarios y por tanto, este estudio nos confirma que en Europa todavía caben muchas carreteras, autovías y autopistas.

Y como decía al principio, el sector de transporte de mercancías por carretera está dispuesto a pagar o a ayudar a pagar esas nuevas infraestructuras y por eso aceptaríamos la Directiva 2006/38 relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por utilización de determinadas infraestructuras (La Euroviñeta) pero como es natural, con condiciones:

1ª.- Paguemos todos los usuarios de esas infraestructuras

2ª.- Que no existan financiaciones cruzadas, puesto que el transporte de mercancías por carretera no puede ser fuente de financiación de otros modos de transporte, como en

Suiza con el Gravamen sobre el transporte pesado sujeto a prestaciones (GTPP), en donde una parte importante de esos ingresos se destina a la modernización de la red ferroviaria o lo que sería lo mismo que volver a la época del Canon de Coincidencia.

Tenemos la seguridad de que el transporte de mercancías por carretera paga sobradamente sus costes de infraestructuras y posiblemente la Administración Española también tenga el mismo convencimiento, pues nunca aplicó la Tasa por el Uso de las Infraestructuras, amparada en la Disposición Adicional 4ª de la LOTT (Ley 16/1987)

Y si hablamos de costes externos, tenemos obligatoriamente que hablar de los costes por contaminación y no hay la menor duda, que el sector del transporte de mercancías por carretera está comprometido con la lucha por el medio ambiente y esta haciendo un enorme esfuerzo inversor en camiones menos contaminantes.

Desde el año 1993 en que entraron en vigor los motores Euro I hasta el pasado 1º de octubre en que ha sido obligatorio el motor Euro IV para todos los vehículos de nueva matriculación y con una MMA de más 3,5 tns, gracias a los progresos técnicos de esos motores, las emisiones contaminantes de los vehículos pesados de transporte de mercancías se han visto reducidas en más del 80%

Pero ya está en el mercado el motor Euro V y en octubre del 2009 será obligatorio para los vehículos de nueva matriculación. Y se sigue investigando en la construcción de camiones menos contaminantes, gracias a la mejora del rendimiento de los motores y al tratamiento de los escapes.

Hasta ahora, el paso de la norma Euro I hasta Euro III, se hacía trabajando sobre la inyección del carburante, pero el paso a la Euro IV ha supuesto la implantación de dos tecnologías opuestas:

La tecnología EGR (**Recirculación de gas**) que se basa en la recirculación de gas del escape reenviándolo parcialmente a la admisión, completándose este sistema recurriendo a un catalizador y eventualmente a un turbo de geometría variable. Este sistema ha sido escogido por Scania y Man

La tecnología SCR (**reducción catalítica selectiva**) que consiste en instalar en el catalizador urea (NH₃) que bajo el efecto de los gases de escape se va a transformar en nitrógeno y agua. Este sistema lo han escogido Renault, Volvo, Mercedes, Iveco y Daf.

Como simple información económica, el coste de estos nuevos motores es superior en un 25 o 30% sobre los Euro III y ello supone un incremento del precio de venta de los camiones sobre un 10% y en los motores con tecnología SCR se produce un incremento del coste del combustible en el 3% consecuencia del consumo aproximado de 1 litro de urea por cada 25 litros de gasoleo.

Por otra parte, estos camiones consumen hoy un 30% menos de carburante que hace aproximadamente veinte años y el nivel de ruido de un camión, actualmente, equivale aproximadamente al de veinticuatro camiones de hace veinte años.

La normativa Euro no tiene, lamentablemente, naturaleza retroactiva y por lo tanto no se aplica a los vehículos que circulan por nuestras carreteras y matriculados con anterioridad a la entrada en vigor de cada motor

Y es por ello que las organizaciones europeas del sector de transporte de mercancías por carretera estamos negociando con nuestras respectivas Administraciones, medidas que hagan atractivo la compra para sustitución de camiones con motores más ecológicos.

Como en Alemania, en donde a partir de esta pasado 1º de octubre, un camión con motor Euro V está pagando el Toll Collect aproximadamente siete pesetas menos por kilómetro que un camión con motor Euro II

También en Suiza, a partir del próximo año habrá una diferencia de 0,10 euros por kilómetro en las tasas de peaje para los camiones con motores Euro IV y Euro V frente a los camiones con motores Euro III

En Gran Bretaña se reduce de forma importante el Impuesto de Circulación en función de las emisiones contaminantes de los camiones.

Y sin ir más lejos, en nuestro país, que al igual que en Holanda en donde se permite una amortización adicional del 15% sobre el coste de adquisición, aquí hemos conseguido una deducción directa del Impuesto de Sociedades del 12% sobre las inversiones en vehículos ecológicos, aunque la reciente modificación del Impuesto de Sociedades, aprobada por el Congreso de los Diputados el pasado 2 de Noviembre y todavía pendiente de publicación en el BOE, contempla una reducción progresiva de esta deducción.

Aunque para beneficiarnos de esta deducción nuestras cuentas de explotación deberían ser positivas y por tanto pagar impuestos y esto hoy en día es cada vez más difícil, aunque por lo menos vamos acumulando crédito fiscal.

Pese a todo ello, se sigue responsabilizando a la carretera de ser el causante del 80% de las emisiones de CO₂, pero sin distinción una vez más, entre los vehículos de transporte de mercancías y los vehículos particulares.

Por último, hablar de siniestrabilidad, que aunque no resulta agradable hablar de accidentes y víctimas, no podemos abstraernos a la triste realidad de que en el año 2.001 se superaron las 50.000 víctimas por accidentes de circulación en la U.E. y en esta año a punto de terminar, se situará esta cifra sobre 40.000 muertos y más de 1,7 millones de heridos graves.

El coste económico de estas cifras se sitúa por encima de los quinientos mil millones de euros y el coste humano es incalculable, todos hemos perdido algún ser querido en accidente de circulación.

Pero hago una reflexión y no pretendo quitar un ápice de culpa al sector que represento, pero el transporte pesado de mercancías por carretera viene creciendo en los últimos años por encima del PIB y por lo tanto entre el año 2.001 y el 2.006 habrá crecido en torno al 15 ó 16% y en ese mismo periodo el número de víctimas por accidentes se va a ver reducido en casi un 20%.

Por lo tanto no resulta correcto hablar de inseguridad en el transporte de mercancías por carretera y de nuevo, se distorsiona la realidad al contabilizar de forma conjunta el número de víctimas producidas por accidentes de camiones y de vehículos privados, motos, peatones, etc.

He dicho y me reitero, que es fundamental establecer un exhaustivo análisis de todos los costes a repercutir en las tasas, que no se haga de forma arbitraria y no intentar resolver los problemas de transporte en la U.E. reprimiendo y demonizando al sector de la carretera.