

PRIMERAS JORNADAS TECNICAS sobre:

EL SUPERPUERTO Y REFUGIO DE GALICIA

Ferrol, 16, 17 y 18 de enero de 2008

Auditorio del FIMO (Feria Internacional de Muestras del Noroeste), Punta Arnela-La Malata, S/N

2ª jornada (17 de enero de 2008): “PRESENTE Y FUTURO PORTUARIO”



Mesa 7ª de las jornadas

16.45 VISION DE LOS OPERADORES SOBRE LOS PUERTOS HUB DE VEHICULOS



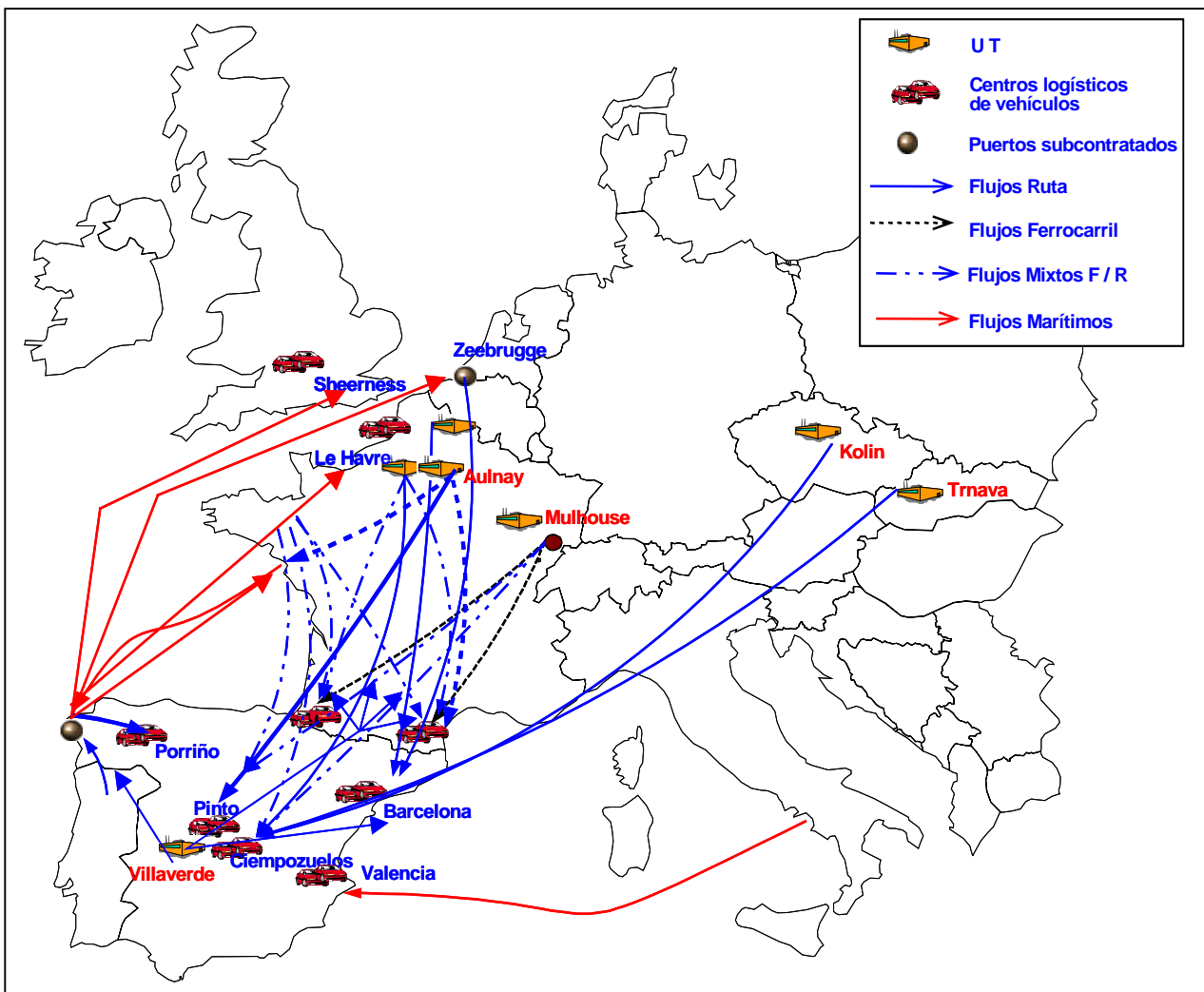
D. Julián Navarro Cinta - Director Cliente de PSA PEUGEOT CITRÖEN. Dirección Transporte y Logística del Automóvil (TLA), representante de ANFAC

Comenzó su exposición el Sr. Navarro hablando del Grupo PSA CITRÖEN, el 2º constructor europeo de vehículos que está presente en 150 países y tiene 211.700 colaboradores en el mundo, con unas ventas mundiales de 3.365.900 vehículos, cuota de mercado del 13,8% y una cifra de negocios que alcanzó los 56.594 M€ en 2006. De las 15 plantas que dispone, dos están en España correspondiendo a Vigo y Madrid, con una producción en 2007 de 547.156 y 135.575 vehículos respectivamente.

El grupo PSA CITRÖEN utiliza básicamente en España el transporte marítimo, al expedir 448.076 vehículos y recibir 47.340 vehículos, puesto que obtiene las siguientes ventajas frente a la carretera:

		VIGO - ST. NAZAIRE	VIGO - LE HAVRE	ARGELIA - LE HAVRE
DISTANCIA (Km.)	MARÍTIMO	898	1.323	2.351
	CARRETERA	1.338	1.675	2.012
TIEMPO (Hrs.)	MARÍTIMO	28	36	70
	CARRETERA	48	53	72

- Todas las rutas desde Vigo son favorables en términos de tiempo de tránsito.
- El coste del trayecto marítimo es un 20% menor que la tracción de carretera.
- El nuevo reglamento de tiempos de conducción, la falta de conductores y las restricciones al tráfico en fin de semana hace del transporte combinado una alternativa interesante.
- El transporte no acompañado permite optimizar el rendimiento de las cabezas tractoras y de los conductores.



Flujos PSA CITRÖEN

Como se puede ver en el mapa hay demasiados flujos azules por el paso transfronterizo de los Pirineos ya que está saturado, por lo que para el grupo PSA CITRÖEN la logística y disponer de puertos solventes y ágiles es fundamental. Todas las rutas desde Vigo son favorables en términos de tiempos de tránsito. Por ejemplo Vigo-St Nazaire cuatro veces a la semana, con una distancia marítima de 898 Kms. y un tiempo de 28 horas frente a la carretera 1.338 Kms. y un tiempo de 48 horas. Lo mismo a Le Havre-Argelia, o desde cualquier otro puerto. Es decir el coste marítimo es un 20% menor que la carretera, a lo que hay que sumar las limitaciones del nuevo reglamento de tiempos de conducción, la escasez de conductores, las restricciones del fin de semana, etc., que hacen que el transporte combinado sea una opción muy interesante.

En definitiva, necesitamos expertos y enclaves marítimos que nos permitan mover vehículos de forma más práctica y solvente para ser más competitivos, porque la fabricación de vehículos en España corre grandes peligros.

LA LOGÍSTICA COMO FACTOR CLAVE DE LA COMPETITIVIDAD

Continuó el Sr. Navarro su exposición centrándose en la Logística como factor clave para los fabricantes de vehículos, toda vez que el gasto de transporte y almacenamiento de vehículos y piezas en España asciende a 1.200 millones de euros; con 4 millones de vehículos que se mueven anualmente en el territorio español, de los que más de 2 millones se envían al exterior; en los que el coste de transporte supone el 10% de los costes de explotación de un fabricante de vehículos y constituye, tras los materiales (69%) el segundo capítulo de coste, por delante de la mano de obra (8%); y estando

2.500 empleados de las marcas directamente dedicados a la logística del sector de automoción. Luego el principal problema de la deslocalización no es la mano de obra sino las dificultades y precio de la logística, que de seguir así planteará un futuro negro para la fabricación del automóvil en España.

Los riesgos en el caso de España como país son:

- El incremento de los flujos logísticos de aprovisionamiento, como consecuencia de la creciente externalización de la fabricación de los principales subconjuntos.
- El incremento de los costes logísticos, provocado por la intensificación de las políticas de compras en países de bajo coste establecidas por las centrales de compra de las casas matrices y el desplazamiento del centro de gravedad de la industria europea de componentes.
- El incremento del diferencial de costes de aprovisionamiento entre plantas de un mismo grupo, derivado de las políticas de proveedor único (“single sourcing”) y suministro global (“global sourcing”) que, si bien minimizan los costes globales de cada plataforma, perjudican a las plantas periféricas.
- La carencia de centros de decisión en España que dificulta la selección de proveedores locales.
- La situación periférica de España respecto a sus principales mercados.
- La creciente importancia de los plazos de entrega del vehículo en las decisiones de compra de los consumidores.
- El alto coste del inmovilizado.

El transporte marítimo debe potenciarse como alternativa al transporte por carretera, porque actualmente los accesos a los principales puertos dedicados al transporte de automóviles son deficientes, hay una insuficiente liberalización de los servicios portuarios que incide en los costes de los mismos y no se han establecido fórmulas que permitan incentivar la utilización de los servicios de Short Sea Shipping (sistema de ayudas inspirado en el modelo de ecobonos). Por ello, las necesidades del sector se centran en:

- Lograr sistemas de aprovisionamiento y distribución seguros, fiables, ágiles, y rápidos.
- Infraestructuras logísticas que permitan dar respuesta a las necesidades del sector.

Mantener la fabricación de vehículos en España pasa por las siguientes

LÍNEAS DE ACTUACIÓN:

En infraestructuras

1. Mejorar las conexiones ferroviarias de España con el resto de Europa mediante el desarrollo de ejes ferroviarios dedicados en exclusiva al transporte de mercancías por el arco mediterráneo.
2. Prolongar la vía de ancho UIC para mercancías desde sus actuales localizaciones en Irún-Hendaya y Cerbère-Port Bou hasta nuevos emplazamientos que permitan soslayar las deficiencias de los actuales.
3. **Dotar de mejores accesos a los puertos identificados como prioritarios.**
4. Adecuar el transporte de mercancías con una serie de corredores ferroviarios considerados básicos por la industria española de fabricantes de vehículos.
5. Dotar al sector de las infraestructuras que permitan mejorar la intermodalidad y que proporcionen la fiabilidad demandada en las entregas, tanto en términos de regularidad como de puntualidad.
6. Habilitar zonas de aparcamiento orientadas al transporte por carretera situadas en el entorno de las grandes ciudades y que dispongan de una serie de servicios logísticos asociados.

En regulación

7. **Liberalizar los servicios portuarios con objeto de introducir una mayor competitividad en los puertos españoles y obtener tarifas portuarias más competitivas.**
8. Clarificar el sistema de tarificación de ADIF, que deben adecuarse a niveles lógicos que permitan la competitividad del ferrocarril con otros modos y no encarezcan este tipo de transporte.
9. Aprovechar la red viaria de alta velocidad (autopistas, autovías y radiales) para el transporte de mercancías, mediante el establecimiento de horarios de baja saturación de la red.
10. Flexibilizar la normativa que afecta de manera directa al transporte por carretera adaptándola a la menos restrictiva en los distintos Estados Miembro.
11. **Impulsar la utilización de los servicios de Short Sea Shipping como alternativa al transporte internacional por carretera mediante un sistema de ayudas inspirado en el modelo de ecobonos.**
12. Promover la aprobación de la normativa que regula las condiciones de maquinistas en el marco de la liberalización de servicios en el sector ferroviarios.
13. Inclusión de los vehículos terminados dentro de los Servicios Mínimos Ferroviarios en caso de conflictos.

Otras

14. **Ampliar el Sistema de Calidad ANFAC-Puertos del Estado, actualmente diseñado para la logística en Puertos, a toda la cadena logística, lo que incluiría todos los modos de transporte.**
15. Confeccionar y mantener un mapa de gálibos y de velocidades máximas permitidas, según gálibos y pendientes de la vía, en España.
16. Definir corredores estratégicos para el transporte de mercancías y vehículo terminado por carretera.
17. **Proponer mesas de negociación entre patronal, sindicatos y Gobierno para la flexibilización de los servicios y la reducción de las tarifas de los servicios portuarios prestados por las sociedades de estiba.**

Los puertos españoles tendrán que estudiar si les interesa o no trabajar con un sector muy importante de la economía española. El panorama actual no es nada favorable por las limitaciones antes apuntadas, por lo que la irrupción de un gran puerto en el panorama nacional que no presente los lastres de los otros puertos siempre será bienvenido.

Ártabros es un proyecto innovador que puede y debe apostar por ser una de las grandes puertas de entrada y salida de vehículos en España. De ser así, esperemos que pronto se haga realidad.