

**Ramón Valdivia**

Vicepresidente Ejecutivo de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC)

Homenaje a los artífices del transporte

El transporte es estratégico para el desarrollo global de la economía. No lo decimos nosotros; sino las Naciones Unidas, cuya Asamblea General adoptó en mayo una resolución para designar el 26 de noviembre como Día Mundial del Transporte Sostenible. Una fecha que sirve para poner en valor un sector sin el cual la actividad económica y social no sería posible tal y como la entendemos hoy día ya que es imprescindible para garantizar el flujo continuo de mercancías y el libre desplazamiento de los ciudadanos. Un reconocimiento que me gustaría extender a todos los profesionales del transporte, que a los mandos de sus aviones, barcos, trenes, camiones o autocares consiguen que este Día, junto con los otros 364 del año, todo funcione. Porque ellos son los pilares invisibles que sostienen la estructura misma de la sociedad moderna. Su incansable labor, muchas veces desapercibida a ojos de la sociedad, no sólo impulsa la economía global, sino que también moldea la forma en que vivimos.

Desde la revolución industrial hasta la era digital el transporte ha sido el principal impulsor de la interconexión global. Una globalización que pasa ineludiblemente por la capacidad de transportar bienes y personas a velocidades nunca antes imaginadas y a una escala sin precedentes. Un transporte que emerge como hilo que une naciones, impulsa economías y conecta culturas.

La posición estratégica de nuestro país, ubicado en la intersección de África, Europa y América Latina, lo posiciona como un *hub* de transporte y distribución de mercancías referente en Europa y más allá de sus fronteras. Con 48 aeropuertos públicos, 46 puertos de interés general, cerca de 18.000 kilómetros de vías de ferrocarril, una red de carreteras que supera los 165.000 km. y 279 parques logísticos, España tiene mucho para aspirar a ser un centro neurálgico logístico mundial de primer nivel.

En este escenario juega un papel fundamental el transporte terrestre: el 75 % de lo que exportamos a la UE se traslada por carretera. Y si nos centramos en nuestras exportaciones hortofrutícolas hacia nuestros socios europeos hasta un 94 % también viaja en camiones españoles, cuya flota asciende a unos 360.000 vehículos. Camiones de grandes compañías con décadas de experiencia en el sector cuya eficiencia sitúa a España como el segundo operador de transporte internacional por



carretera de la UE –en términos de toneladas.kilómetros–, con una cuota del 11,9 % en 2022, sólo por detrás de Polonia.

En la UE, donde circulan más de seis millones de camiones, el 77 % de las mercancías –en t.km.–, se mueve en camión. Un porcentaje que se incrementa hasta el 96 % en España, donde el tren apenas mueve el 4 % restante de nuestros bienes. Esta preferencia por la carretera se debe, fundamentalmente, a factores como la rapidez, la capilaridad, el coste, la adaptabilidad del camión a las necesidades de producción y comercialización y la flexibilidad que le permite conectar puntos que el resto de modos –ferroviario, marítimo y aéreo– no pueden alcanzar.

La ONU ha reservado una efeméride concreta para el transporte sin olvidarse del apellido “sostenible”. Precisamente el mayor desafío actual de este sector: ¿cómo mantener su eficiencia económica y competitividad mientras reduce su huella ambiental? Y esto último no es una opción; sino una imposición. Bien lo sabe Frans Timmermans, el “zar climático” de la UE, arquitecto del Pacto Verde Europeo que en 2019 vio la luz con una clara misión: convertir a Europa (5,6 % de la población mundial) en la primera región “climáticamente neutra” en 2050. No sé si este político holandés, que este verano abandonó la Comisión Europea para liderar la oposición en su país a la cabeza de una alianza

laborista-verde, fue consciente de su enorme responsabilidad cuando presentó su abultado paquete legislativo para reducir en la UE las emisiones de gases de efecto invernadero en un cuarto durante esta década. ¿Entiende realmente Timmermans lo que ha desatado? Porque una cosa son las políticas climáticas ambiciosas y otra, las realidades económicas y sociales, ya sean locales o europeas; al final y al cabo a la UE se la podría tildar de ente “local” si la observamos en un contexto global.



■

Es imprescindible poder contar con todas las energías limpias a nuestra disposición sin imponer la electromovilidad

■

Nuestro sector comparte el objetivo climático de los 27 por una cuestión de responsabilidad social y también porque la energía supone cerca del 40 % de los costes de explotación de una empresa transportista, pero no compartimos sus plazos ni su dirigismo político que arrasa con un principio que nos parece básico para lograr esta ansiada transición energética: la neutralidad tecnológica. Es imprescindible poder contar con todas las energías limpias a nuestra disposición sin que las Administraciones desde sus sillones en Bruselas o Madrid impongan la electromovilidad como única solución energética. Lo más sensato sería permitir un abanico de alternativas que también contemple el hidrógeno *verde*, los combustibles renovables y el gas natural vehicular. Es ingenuo, obtuso e injusto apostar lo todo a las baterías. E, incluso, temerario. Porque el impacto económico de estas políticas regulatorias amenaza con elevar drásticamente los costes de operación en nuestro sector, lo que acarrearía un enorme deterioro de la competitividad en toda la cadena logística europea y un alza de los precios de los bienes que consumimos los ciudadanos de la UE.

El Día Mundial del Transporte Sostenible representa una oportunidad ideal para que valoremos el trabajo de aquellos cuya labor silenciosa arranca el motor de la economía y la sociedad. Grandes profesionales del transporte a los que debemos tanto.

