

Marcos Basante Presidente de ASTIC - Asociación del Transporte Internacional por Carretera

“El tren de mercancías nunca triunfará sin el apoyo del transporte por carretera”

Víctor de Elena BILBAO.

En sus 8 años al frente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic), Marcos Basante ha visto cómo los retos del transporte por carretera han ido complicándose por la subida de costes de la energía o la posible implantación de peajes. Pese a ello, se reivindican como garantes de la distribución en España y de las exportaciones al extranjero. Analizamos con él la actualidad de un sector en transición.

¿Cómo se soluciona la carencia de conductores?

El problema se ha ido agravando desde hace unos años porque la gente se jubila y la edad media de las plantillas crece. Pese a tener un nivel retributivo alto, la gente ve que en este sector se pasa mucho tiempo fuera. Y desde la pandemia, los jóvenes prefieren cambiar el salario por una vida más confortable, por lo que es difícil competir contra eso. Debería haber más ayudas para sacarse el carnet de camión y mejorar las condiciones humanas del conductor, garantizando comodidades y servicios.

Reclaman más parkings públicos seguros para camioneros. ¿Eso no lo puede ofrecer el propio sector?

Un parking privado implica un aumento de costes, y el Estado tiene una red de parkings invernales que se utilizan dos veces al año. Les hemos pedido utilizar y dotar de infraestructuras a estas instalaciones para que sean seguras y cómodas.

Las protestas de los agricultores han cortado carreteras y provocado retrasos en sus pedidos. ¿A cuánto ascienden estos costes?

Un camión parado origina un coste de 600 euros al día. A esto hay que sumarle la impotencia que genera ver cómo nadie hace nada para evitar que unos tractoristas corten la autovía y se pongan a hacer una barbacoa en mitad de la carretera.

Han reclamado la puesta en marcha de corredores abiertos las 24 horas a nivel europeo. ¿Esperan que esto se acabe llevando a cabo?

Tenemos prohibido viajar por Francia desde las 10 de la noche del sábado a las 10 de la noche del domingo salvo que llevemos mercancías perecederas. La razón está en que quieren evitar que España y sus empresas sean competitivas. Podemos entender que no haya camiones en momentos de alta intensidad, de tráfico pero creemos que tiene que ha-



DAVID GARCÍA

Corredores 24/7:
“Francia nos impide circular por sus carreteras los domingos para evitar competencia”

Óscar Puente:
“Parece que su apuesta por el tren está vinculada al ‘lobby’ de las constructoras”

Peajes en España:
“¿De dónde sacamos el dinero para afrontar su pago si estamos cobrando a 60 días vista?”

ber una serie de corredores sin impedimentos para circular.

El año pasado preveían que el transporte de mercancías creciera un 1,6% en 2024. ¿Mantienen estas previsiones pese a las interrupciones?
Soy optimista y creo que sí, las cifras se mantendrán.

¿Está siendo sensible el Gobierno con el transporte por carretera?
El Ministerio de Transportes todavía no ha aterrizado sobre nuestras peticiones. La sucesión de elecciones ha hecho que todo se desvirtúe. Creo que en los próximos meses tendrá que haber un cambio, aunque parece que su apuesta por la obra pública ferroviaria está muy vinculada al lobby de las constructoras, que es muy intensivo en gasto en materiales y quiere grandes inversiones.

¿Existe falta de mantenimiento de las carreteras españolas?
Las carreteras están en muy mal estado. Este sector aporta a la economía 12.000 millones de euros, pero todo lo que se recauda no se destina a mantener las carreteras.

¿La llegada de los megacamiones no provoca precisamente un mayor desgaste de las carreteras?
Hace 20 años llevábamos 38 toneladas con cuatro ejes, 9,5 toneladas

por eje. Al introducir el quinto eje, se eleva el permiso para llevar 40 toneladas, pasando a llevar 8 por eje. Con los megacamiones, que cuentan con nueve ejes, se pueden llevar 70 toneladas, lo que ofrece un peso de 7,7 toneladas por eje. Para el empresario, cuanto menos peso lleves por eje, más rentable eres, porque tienes menos desgaste de frenos y ruedas al tiempo que logras un mayor rendimiento, porque puedes mover el doble de mercancía.

¿Se está discriminando el transporte por carretera frente al ferrocarril?
No consideramos que la haya, pero los gobiernos se tienen que dar cuenta de que el tren nunca triunfará si no está apoyado por las empresas de transporte por carretera.

¿Y se está dando ese apoyo?
No.

¿Qué opinión le merecen las autopistas ferroviarias?
España es un país que concentra a 7 millones de habitantes en su zona central. Los principales puertos están a 400 y 600 kilómetros, una distancia donde el tren no es rentable. Además, somos un país muy complicado, con 17 puertos compitiendo entre sí, con sus propias autoridades portuarias, gobiernos autonómicos... hay puertos que rebajan sus

tasas para ganar cuota de mercado al vecino. En Europa, los tráficos se concentran en Amberes, Rotterdam y Hamburgo, por lo que España está fragmentando su propio mercado. Todo el mundo quiere barcos y trenes, pero enlazarlos entre sí cuesta 19.000 millones. ¿Quién los paga?

¿Subir los camiones al tren solucionaría la falta de camioneros?
Es un añadido y una gran ayuda que nos viene fenomenal, pero para ello tendremos que tener una infraestructura que lo permita. ¿Y si se estropea un tren lleno de perecederos? El cliente no volverá a mover mercancía por ferrocarril en su vida.

¿Cómo valoran la implantación de peajes en España?
Si el estado de las carreteras es el que es, primero arregla las carreteras y luego pon peajes. Porque si lo haces al revés, yo me pregunto: ¿dónde va mi dinero? La implantación de los peajes es una cuestión presupuestaria. Europa obliga a los Estados a que el mantenimiento de las carreteras lo paguen sus usuarios. Pero no es lo mismo que las mantengan 600.000 camiones a 34 millones de vehículos. Como los primeros no votan y los segundos sí, quieren ponérselo sólo a los camiones. ¿De dónde sacamos el dinero para afrontar el pago de peajes si cobramos a 60 días?