

! Crucero a la deriva aparece en las costas de Irlanda

El crucero 'Lyubov Orlova' navegaba a la deriva desde enero, cuando un remolcador lo transportaba desde Canadá hacia República Dominicana para ser desguazado. Ha aparecido en Irlanda.



? ¿Cambios en la presidencia de un puerto del Levante?

¿En qué comunidad autónoma del Levante se están multiplicando los rumores y las especulaciones sobre la posibilidad de que el presidente del mayor puerto de su territorio deje el cargo próximamente?

? Un consejero autonómico con un BMW Serie 1

¿Qué consejero autonómico del sector del transporte, la logística y las infraestructuras ha declarado sus bienes de forma pública y, entre ellos, asegura tener un BMW Serie 1 adquirido en el año 2006?

TRIBUNA

Más eficiencia en el transporte

Andrés Monzón

Director de Transyt. Universidad Politécnica de Madrid



El crecimiento económico y la integración europea han producido en las últimas décadas un incremento sostenido y sin precedentes de la movilidad de larga distancia en el conjunto de Europa. El aumento de las relaciones, tanto dentro de cada país como en toda la Unión Europea, ha crecido un 50% en las dos últimas décadas, y se espera que se repita en las próximas. La explosión de los movimientos internacionales en el marco de la progresiva integración de las economías europeas ha supuesto un cambio en la distribución modal en la mayoría de los países, con un gran crecimiento y un aumento de dominancia de la carretera, entre los modos terrestres, y del transporte aéreo, sobre todo de viajeros.

El ferrocarril, en este contexto más liberalizado e internacional, no ha sido capaz de adaptarse a las nuevas demandas, en parte por los problemas de compatibilidad infraestructural de las redes, pero sobre todo por la escasa visión internacional y la poca agilidad en la gestión de los servicios. Esta situación se acentúa

en nuestro país, donde el ferrocarril sigue perdiendo cuota de mercado.

El problema es de eficiencia y de rentabilidad social: las redes ferroviarias tienen un excedente de capacidad –en particular en nuestro país–, mientras que la mayor parte del tráfico sigue realizándose por carretera y avión, que sufren problemas de congestión y son los responsables de la mayor parte de las externalidades del transporte: contaminación atmosférica, ruido, accidentes y emisión de gases de efecto invernadero.

La Unión Europea ha intentado dar un golpe de timón para corregir esta tendencia sin lograr ningún éxito apreciable. En 2001 se aprobó el Libro Blanco del Transporte con el apocalíptico título de “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”, que propugnaba una serie de medidas para impulsar un cambio modal hacia el ferrocarril, basadas en un diagnóstico tendencial de creciente desequilibrio entre modos.

Los esfuerzos no fueron suficientemente eficaces, a pesar de las mejoras en muchos países, por lo que en la revisión de este informe, aprobada en 2006, se acuñó el término de “co-modalidad” como objetivo más modesto. Se podría decir que es la adaptación al transporte del proverbio inglés “Si no puedes vencer a tu



ARCHIVO

enemigo, únete a él”. Por lo tanto, esta revisión propone una mayor integración de los servicios de transportes para lograr que la carretera sea un complemento de los trayectos en otros modos, con una visión más multimodal. Así, reconociendo que

la carretera seguirá siendo el modo dominante, se busca lograr una mayor participación del resto de los modos, lo que a la larga equilibrará más el sistema de transportes.

Por último, el reciente Libro Blanco de transporte de 2011, titu-

lado “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”, profundiza en la integración modal del sistema de transportes. Los dos ejes vertebradores del plan son la eficiencia y la sostenibilidad. El sistema de transporte debe ser un soporte para el crecimiento de la economía europea, que es mucho más abierta e internacional que nuestras redes y servicios de transporte. Éstos deben superar las barreras nacionales y

El transporte debe ser un soporte para la economía europea, que es más abierta que nuestras redes y servicios de transporte

apostar por modos sostenibles al servicio de las necesidades de los ciudadanos.

En definitiva, más integración y competitividad, con menos costes económicos y ambientales. Esto se concreta en objetivos como renovación de flotas, implantación de vehículos eléctricos y de bajas emisiones, transferencia al ferrocarril de viajeros y mercancías, conexión ferroviaria de calidad de los grandes puertos y aeropuertos y lograr un sistema integrado e “inteligente” de transporte capaz de dar información de conexión de todas las etapas de los distintos modos que compongan cada viaje. ■

Artículo extraído del Informe España 2012 de la Fundación Encuentro

TRIBUNA

Europa, otra vez, en el punto de mira

Gabriel Úrculo
Presidente de Gaullier



La inversión en el sector de la logística y del transporte, ha vuelto a Europa. En el escenario actual surgen numerosas oportunidades con interesantes condiciones, que hacen despertar el apetito inversor de muchas empresas, tanto industriales como financieras. Las dos últimas grandes operaciones en el sector han sido protagonizadas por el grupo alemán Dachser, adquiriendo en España la totalidad del capital de Azkar, líder en transporte de carga fraccionada por carretera, de quien tenía el 10% desde 2008, y el transitario español de carga aérea y marítima, Transunión. Ambas

operaciones están sujetas a la aprobación por parte de las autoridades de la competencia. Con peor fortuna, UPS intentó hacerse con el negocio de transporte urgente de la holandesa TNT por 5.160 millones de euros. Recientemente anunció que retiraba su oferta, a pesar de tener que pagar 200 millones de euros en concepto de indemnización, ante la oposición de las autoridades europeas por una supuesta futura posición dominante del operador norteamericano en el mercado europeo. Otras operaciones con éxito anunciadas recientemente en Europa, están relacionadas con empresas especializadas en servicios para el comercio electrónico.

Las operaciones corporativas en nuestro sector no han hecho más que despertar y desde Gaullier preveemos un 2013 más que movido. Sobre todo a partir del segundo semestre. Resulta bastante probable que los

precios ofrecidos aumenten a medida que avance el año y se empiece a vislumbrar una mejora en la economía. Atrás quedaron muchas empresas que no pudieron manejar la bajada de actividad de los últimos años y que se vieron forzadas a cerrar sus puertas. Por desgracia, algunas otras aún se unirán a ellas. Existen dife-

Las operaciones corporativas en el sector no han hecho más que despertar y desde Gaullier preveemos un 2013 más que movido

rentes operaciones corporativas que se prevén en los próximos meses. Es el turno de las medianas y pequeñas empresas del sector en Europa que se quedaron fuera de la primera oleada



ARCHIVO

de compraventas protagonizada por los grandes grupos durante la década anterior. Los errores cometidos por estos y la estrategia defensiva llevada a cabo por las pequeñas y medianas

empresas, mediante la cercanía a sus clientes y la especialización en el servicio, van a permitir a estas últimas, liderar nuevas operaciones corporativas.

Desde adquisiciones o tomas de participación de empresas del sector en otros países que optimicen su red, hasta la promoción de alianzas y acuerdos de colaboración, que permitan traspasar las fronteras, diversificar el riesgo y obtener mayores beneficios. La logística y el transporte de mercancías en Europa tienden a concentrarse en un nivel de empresas mediano y manejable, permitiendo a sus gestores concentrar su esfuerzo en optimizar estructuras y tráfico. Después del huracán viene la calma y, con toda seguridad, veremos nuevas operaciones corporativas “crossborder” que añadirán valor a sus protagonistas, permitiendo desarrollar más y con mayor eficiencia los intercambios comerciales ínter europeos. El euro se inventó para ello. Las empresas españolas, por cierto, serán protagonistas de referencia en estas operaciones. Las oportunidades hay que buscarlas y no dejarlas escapar. Un último consejo: “póngase las pilas y no deje que otro se le adelante”. ■