

## Europa resetea sus políticas de transporte

13/06/2019 EL VIGÍA

El sector aguarda la renovación de las instituciones de la UE para retomar las reformas de un mercado azotado por la ola de proteccionismo global.



El guion de la política de transporte europea para los próximos cuatro años empieza a escribirse ya en los despachos de Bruselas. Los operadores del transporte y la logística observan con especial atención la agitada agenda de contactos que registra la capital de la Unión, tras las elecciones del 26 de mayo y con el proceso de negociación en marcha para constituir el próximo Ejecutivo comunitario. La renovación de las instituciones se produce en un momento de profunda transformación a todos los niveles, comenzando por la revisión de las directivas que rigen los diferentes modos de transporte. En particular, la carretera, que acomete la mayor reforma de los últimos veinte años con el objetivo de reconducir un mercado fragmentado por la profusión de legislaciones estatales de carácter proteccionista que entorpecen la actividad de las empresas y obstaculizan la libre circulación de mercancías y trabajadores. Además, el fantasma de un Brexit sin acuerdo sigue siendo una amenaza real para una Europa que, por si no fuera poco, se ha convertido en el campo de batalla de la guerra comercial que libran sus dos grandes socios económicos, EEUU y China.

El transporte por carretera es, sin duda, el modo que con mayor intensidad espera avances y concreciones. Una vez que el nuevo Parlamento Europeo surgido de las urnas esté plenamente operativo y se constituyan sus respectivas comisiones, a partir del próximo dos de julio, deberá reanudarse el trabajo sobre el paquete de movilidad impulsado por la Comisión y su titular de Transporte,

Violeta Bulc. Así, deberán retomarse las negociaciones del trío (Parlamento, Comisión y Consejo) en cuestiones esenciales del primer mobility package, como son la revisión de las normas de acceso a la profesión y al mercado, las relativas a los tiempos de conducción y descanso y el tacógrafo, y, quizás la más compleja, la que debe regir el desplazamiento de trabajadores y que ha dado lugar a un mosaico de normativas nacionales que fragmentan el espacio europeo para convertirlo en un auténtico rompecabezas. No será una tarea fácil ya que tanto en trabajadores desplazados, como en la llamada vuelta a casa del vehículo de transporte y en cabotaje, las posiciones de las instituciones europeas son distintas, cuando no dispares.

¿Todo lo que necesitamos es que las normas sean respetadas por todos los actores, y que se apliquen por igual a todos los conductores, sin discriminación por razón de su nacionalidad?

En este sentido, el Parlamento se ha mostrado más sensible hacia la posición de los sindicatos, que en los últimos meses han protagonizado una campaña bajo el lema Por un Transporte Justo, contra el dumping social y la competencia desleal que practican las denominadas empresas buzón. ¿El sector ya ha demostrado su carácter integrador en términos de proporcionar mano de obra. Hoy en día, el transporte internacional de mercancías lo realizan conductores de los nuevos Estados miembros, junto con más de 100.000 no comunitarios empleados en el territorio de la UE. El transporte nacional se realiza con los llamados conductores residentes. En este contexto, todo lo que necesitamos es que las normas sean respetadas por todos los actores, y que se apliquen por igual a todos los conductores, sin discriminación por razón de su nacionalidad?, afirma la responsable de transporte por carretera de la European Transport Workers Federation (ETF), Cristina Tilling.

Además, la reforma del transporte combinado está estrechamente relacionada con las propuestas anteriores. La presidencia rumana de la UE dio un impulso a las negociaciones, pero estas se encallaron en el cabotaje. Otra cuestión no exenta de tensión es la propuesta de revisión de la normativa sobre el alquiler de vehículos sin conductor. En la uberización del transporte de mercancías, los ministros de Transporte de los 27 carecen todavía de una posición común.

¿Encontrar el equilibrio adecuado entre la necesidad de salvaguardar los intereses nacionales y proteger a las industrias de la competencia desleal, permitiendo al mismo tiempo la libre circulación de servicios y mercancías, se ha convertido cada vez más en un reto político?

La Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), que incluye a la española Astic, también espera avances en aspectos como la nueva directiva sobre zonas de aparcamiento seguras y protegidas. La Comisión Europea creó un grupo de expertos a finales del año pasado, del que forma parte la organización. ¿Se trata de un asunto esencial, ya que en la actualidad faltan unas 100.000 plazas de aparcamiento para camiones en la Unión y deben mejorarse otras 300.000?, asegura el responsable de IRU en Europa, Matthias Maedge. Este expediente está relacionado con la nueva regulación de los tiempos de conducción, que extiende la prohibición del descanso semanal normal en la cabina del camión. La digitalización es también otra de las prioridades del sector, en especial la nueva regulación del tacógrafo inteligente, llamado a ejercer un papel fundamental en el control del fraude en el transporte por carretera.

El debate entre proteccionismo y liberalización está muy vivo en Europa. ¿Encontrar el equilibrio adecuado entre la necesidad de salvaguardar los intereses nacionales y proteger a las industrias de la competencia desleal, permitiendo al mismo tiempo la libre circulación de servicios y mercancías, se ha convertido cada vez más en un reto político?, afirma Nicolette van der Jagt, directora general de la European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Service. Según Clecat, deben respetarse unas condiciones laborales y sociales dignas y equitativas para los trabajadores del transporte, ¿pero estas no deben servir de pretexto para restringir la libre circulación de mercancías en el mercado único de la Unión?.



**Guerra comercial y Brexit** Una salida sin acuerdo de Reino Unido, que sigue siendo posible, es el peor escenario imaginado por el transporte de mercancías por carretera y de la logística en la Unión Europea, por lo que comporta de restablecimiento de las barreras al transporte y al comercio. Transportistas, navieras y transitarios confían en el plan de contingencia elaborado por la Comisión Europea y los Estados miembros para paliar su impacto, aunque reiteran que 'una salida sin acuerdo debe ser evitada a toda costa por los responsables políticos de la UE', insiste Van der Jagt. En cambio, el transporte aéreo no esconde sus temores. 'Entendemos que si el Reino Unido abandona la UE sin un acuerdo, el status quo no puede ser una opción. Estamos preocupados por el plan de contingencia previsto por la Comisión, en particular, por la congelación de la capacidad de las compañías aéreas, que perjudicará la conectividad y a los consumidores de ambas partes', lamenta el presidente de ACI (Airports Council International) Europe, Michael Kerkloh. Esta organización ha evaluado el impacto de un Brexit duro en 93.000 vuelos y 20 millones de pasajeros menos, hasta 2.100 millones de euros en PIB no percibido y 43.000 puestos de trabajo perdidos.

Pese a la magnitud de estas cifras, en las últimas semanas la guerra comercial entre EEUU y China parece haber eclipsado al Brexit, al menos para el transporte marítimo. 'Una parte importante de la flota europea comercia a escala mundial y la evolución del conflicto puede tener repercusiones importantes para los armadores europeos, aunque es muy difícil de predecir dada la situación actual en EEUU', argumenta Martin Dorsman, secretario general de la European Community Shipowners (ECSA). A los armadores europeos, que controlan el 40% de la flota mundial, les preocupa en especial salvaguardar su posición competitiva en el mercado, sometida a la presión de competidores no comunitarios como Singapur, Emiratos Árabes Unidos, Canadá y, especialmente, China. 'Encontrar una respuesta a los retos que Pekín está planteando a la Unión Europea es urgente', advierte Dorsman. Por su parte, ESPO subraya la importancia de un entorno comercial abierto para la prosperidad de Europa. La secretaria general de la European Sea Ports Organisation, Isabelle Ryckbost, asegura que 'las políticas proteccionistas y el desarrollo del comercio mundial son realidades incompatibles'.

'Las iniciativas para promover una Ruta de la Seda renovada con el ferrocarril como columna vertebral es, sin duda, algo que

interesa a los principales operadores europeos de transporte de mercancías por ferrocarril?

En el transporte ferroviario, la industria europea observa la guerra comercial entre los dos gigantes como una gran oportunidad. ¿Los ferrocarriles europeos estudian hoy más que nunca la posibilidad de cubrir rutas de transporte intercontinentales que hasta ahora han permanecido subdesarrolladas. Por ejemplo, las iniciativas para promover una Ruta de la Seda renovada con el ferrocarril como columna vertebral es, sin duda, algo que interesa a los principales operadores europeos de transporte de mercancías por ferrocarril?, señala el director ejecutivo de la Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), Libor Lochman. En términos generales, los ferroviarios prevén un fuerte incremento del tráfico entre Asia y Europa en los próximos años, ¿más con las políticas proteccionistas aplicadas por EEUU contra China y viceversa, y los ferrocarriles europeos pueden encontrar buenas oportunidades de negocio?, concluye Lochman.