

Juan Manuel Sierra Sidera, secretario general de Atríe

# El transporte efectivo español, salvaguarda de la cadena del frío

Siendo como siempre optimistas, gracias a que tenemos unos consumidores europeos fieles, que aprecian la calidad del producto español, unido a la calidad de los vehículos de transporte que aportan los fabricantes y que adquieren las empresas de transporte, las perspectivas para este 2018 son buenas.

Fotos: Javier Jiménez

**T**ambién nos ayuda el crecimiento exponencial de precios de productos marroquíes o iraníes, lo que deriva a que el mercado europeo apueste por nuestros productos. Ello se pudo constatar durante la pasada Fruit Logística de Berlín, donde se ha vuelto a constatar el potencial de calidad de productores, transporte y logística españoles, que hará que cerremos 2018 con unos resultados distintos al pasado año. Ese es nuestro deseo y nuestro empeño.

**FORTALEZA / POSICIONAMIENTO.** El posicionamiento español es innegable. Si no fuéramos un país exportador sería mucho más fácil poder presentar cifras que atendieran el mercado doméstico; pero afortunadamente no es así. Un país productor hortofrutícola líder en Europa genera soluciones de transporte dentro y fuera de nuestras fronteras; de ahí que nuestro país tenga las principales flotas de transporte frigorífico para atender los mercados europeos consumidores de lo que producimos y que tan excelente calidad tienen.

Podemos sentirnos orgullosos de considerar a España como un país privilegiado por su orografía, peninsularidad, clima, horas de luz y tierra fértil, para ser la primera potencia europea productora hortofrutícola, destinada no solo al consumo nacional sino también al europeo y a otros continentes. Y para ello, contamos con empresas de transporte y logística que disponen de la experiencia, profesionalidad y de la continua inversión como para apostar por su trabajo. Defendemos a ultranza toda la cadena de valor de la trazabilidad alimentaria española, desde la producción al almacenaje, pasando por el transporte y la distribución, hasta llegar al comercio que le proporcione el bien consumible al ciudadano. Calidad, rigor en las fases que integran la cadena de valor, y bienestar de lo que se consume, son las señas de identidad de este producto nacional que tanto aporta a las cifras macroeconómicas de las arcas de nuestra España.

**RETOS / AMENAZAS.** No todo resulta fácil. Hay cada vez más piedras en el camino para reducir el posicionamiento de nuestras empresas de transpor-

te, en todos sus destinos a los que presta servicio, tanto nacional como internacional.

En la actualidad, algunas amenazas las podemos enumerar en las siguientes, sobre las cuales productores, cargadores y transportistas deben hacer frente común para que el transporte efectivo siga ofreciendo soluciones de calidad en su responsabilidad dentro de la trazabilidad alimentaria.



**1. SABOTAJES:** Debe haber un enérgico rechazo ante acciones deplorables de agricultores europeos contra el aprovisionamiento en su suelo nacional con productos españoles, denunciando asimismo la indefensión e inseguridad de los conductores profesionales españoles que transportan mercancía hortofrutícola, y la pasividad con que los gobiernos debieran impedir estos ataques antes de que ocurran.

**2. TRABAJADORES DESPLAZADOS:** Es necesario excluir al transporte internacional por carretera de la Directiva de Trabajadores Desplazados. Otros sectores desplazan trabajadores para tiempos y responsabilidades que sobrepasan un cómputo bisemanal que, como mucho, cuentan los conduc-

tores profesionales de transporte internacional. Esa es la diferencia de considerar o no al transporte por carretera como afectado.

**3. INMIGRACIÓN CLANDESTINA:** El transporte frigorífico español con destino Reino Unido se encuentra desamparado con lo que se considera un atentado contra la libre circulación de mercancías. Por mucho protocolo que las empresas ponemos en práctica, los polizones que se cuelan dentro de nuestros transportes genera, en la práctica, altas sanciones de los británicos a empresa y conductor profesional por inmigrante localizado, unido a los rechazos de las mercancías por los destinatarios ante posibles contaminaciones cruzadas, hecho que las aseguradoras no los cubren, unidos al coste de tener que destruir la mercancía.

**4. EUROVIÑETA Y DEMÁS PEAJES AL USO DE LAS CARRETERAS:** Se debe apoyar al transporte para que no se apliquen estos peajes unilaterales, tanto a nivel nacional como internacional, que lo único que van a derivar es un sobre coste del precio de transporte, al ir como concepto aparte en la factura de servicio.

**5. ÁREAS DE ESTACIONAMIENTO Y DESCANSO: ESCASEZ Y NO VIGILADAS (ROBOS):** El hecho que el sector del transporte internacional por carretera tenga una escasez palpable de conductores profesionales es fruto, entre otros factores, de esta realidad: los conductores realizan sus descansos en cunetas, rotondas o polígonos sin ninguna vigilancia, ante la escasez de áreas vigiladas de estacionamiento, lo que genera inseguridades y robos.

**6. BREXIT:** Al igual que productores y exportadores, el sector del transporte efectivo, quienes somos la herramienta efectiva para culminar la exportación de los productos hortofrutícolas en el Reino Unido, que nos consideran hoy a España como la "huerta de Europa", siga siendo así. Pero con el Brexit las condiciones varían y los contingentes y aranceles pueden encarecer el transporte y que los británicos se asomen a otros mercados, tras la desconexión a partir del 30 de marzo de 2019.

**7. PROHIBICIÓN DESCANSOS SEMANALES DE 45H EN CABINA:** Se está prodigando en Europa, y llegará a España, hecho que derivará que el conductor tenga que abandonar el vehículo y la mercancía, no pudiendo en ningún caso atenderlo durante el cumplimiento del descanso semanal. Sin olvidar de las sanciones que se están elevando por el incumplimiento por parte del conductor y de la propia empresa de transporte por el hecho de no alejarse del vehículo y de la mercancía ante la falta de vigilancia por posibles robos y mantenimientos de la misma, y más cuando el equipo frigorífico y el termógrafo deben estar atendidos de manera constante para mantener la salubridad de la mercancía.

## LA PROPUESTA CONTEMPLA ALARGAR EL ACTUAL LÍMITE DE SEIS PERIODOS DE 24 HORAS HASTA UN MÁXIMO DE NUEVE PERIODOS DE 24 HORAS ANTES DEL SIGUIENTE DESCANSO SEMANAL



#### 8. MALA IMAGEN DEL TRANSPORTE EFECTIVO: MEDIOAMBIENTALMENTE POCO SOSTENIBLES + GENERADORES DE ATASCOS:

Es de sobra conocido que los consumidores "cuentan" con que los bienes de consumo estén siempre a su disposición, con independencia del cauce en el que las mercancías han llegado al punto de venta o de consumo. Paralelamente se demoniza al sector con ser los culpables de los atascos y por ser un agente contaminador. En el primer caso, datos estadísticos estiman un volumen de usuarios mayor de los turismos sobre los vehículos industriales. Y en el segundo, el I+D+i de los fabricantes de motores derivan que el propio usuario compre motores eficientes y medioambientalmente más sostenibles, dentro de una política frecuente de renovación de flotas hacia el EURO VI y el consumo de gas natural y eléctrico.

**9. FLEXIBILIDAD NORMATIVA:** Es de sobra conocida la característica de nuestro país como periférico, lo que se debería permitir a ciertas flexibilidades de la normativa, sin que se considere una ventaja a diferencia de otros mercados. Nos referimos al reglamento 561 de tiempos de conducción y descanso, en el que se debe permitir por Bruselas la flexibilidad de la normativa necesaria para lo que se entiende como "vuelta a casa": la flexibilización de los tiempos de descanso para facilitar la vuelta a casa. No se plantea que los conductores conduzcan más horas ni descansen menos. La propuesta contempla alargar el actual límite de seis periodos de 24 horas hasta un máximo de nueve periodos de 24 horas antes del siguiente descanso semanal, lo cual se vería proporcionalmente ampliado (según hayan sido siete, ocho, o nueve los días empleados en trabajar desde el último descanso) en el tiempo de descanso a disfrutar.

**10. ERRADICAR LAS EMPRESAS BUZÓN:** Los cargadores deben evitar la competencia desleal que suponen las empresas "buzón". Nunca se han de contratar los servicios de empresas irregulares que no cumplan con la legislación. La irrupción de estas empresas en el mercado español: sus órganos de decisión se encuentran en su país de origen, actúan en los demás países con sus condiciones, se nutren de oficinas comerciales para contratar transportes en los países donde actúan como España, y no les es necesario ni utilizan autorización administrativa, ni titulados, y no pagan impuesto alguno en el país donde operan, fraudulentamente.

**11. EUROPALÉS: INTERCAMBIO DE PALÉS DE MADERA:** La problemática de la correcta higiene y salubridad de los palés se encuentra en dificultades con la actual operativa de intercambio, ya que con usos anteriores que pueden haber transportado previamente pesticidas, abonos o cualquier otra mercancía susceptible de producir contaminación, pueden llegar a transferir perjuicios a la mercancía perecedera que se transporta



### PRODUCTORES Y CARGADORES NO PUEDEN NI DEBEN ARRIESGARSE EN DEJAR LA FASE DEL ALMACENAJE Y DEL TRANSPORTE EFECTIVO EN CUALQUIER MANO

en los portapalés, generadores de suciedad de las carreteras que se adhieren a los palés, que junto a condiciones climatológicas adversas, pueden provocar la proliferación de accidentes laborales identificados en la ley. Por ello, se debe prohibir el intercambio de palés y el transporte de los soportes de madera en paletas ubicadas en los bajos de los semirremolques.

Para todo ello, productores, y cargadores no pueden ni deben arriesgarse en dejar la fase del almacenaje y del transporte efectivo en cualquier mano que no sea en aquellos que tengan experiencia, medios, y que ofrezcan calidad en su responsabilidad dentro de la trazabilidad alimentaria, llegando las mercancías en perfectas condiciones de consumo. De ahí que se aconseja el tan veterano pero experimentado empresariado español de transporte, al que hay que saber aprovechar y cuidar al mismo tiempo. Esta es nuestra responsabilidad y obligación en defensa de nuestra economía. ↘