Anfac

Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones

Logística 3 Millones

¿Cómo puede España mejorar la logística asociada al automóvil para competir en un mundo global?

Julio 2015

Índice

1. LA LOGÍSTICA EN LA AUTOMOCIÓN

1.1. Introducción

1.2. Radiografía del sector del Automóvil

1.2.1.Trasporte de Vehículos

1.2.2.Transporte para aprovisionamiento de las fábricas

2. CALIDAD DE LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA

2.1. Indicadores Internacionales

2.2. Indicadores ANFAC

3. ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE ESPAÑA

3.1. Agenda para el Fortalecimiento Industrial de España

4. ACUERDO DE COLABORACIÓN ADIF – ANFAC

5. NECESIDADES LOGÍSTICAS DEL SECTOR AUTOMÓVIL

5.1. Transporte Ferroviario

5.1.1.Propuestas de Actuación

5.2. Transporte por Carretera

5.2.1.Propuestas de Actuación

5.3. Transporte Marítimo

5.3.1.Propuestas de actuación

5.4. Medidas Generales

6. CONCLUSIONES

1 LA LOGÍSTICA EN LA AUTOMOCIÓN

1.1 INTRODUCCIÓN

- La industria del automóvil es una industria globalizada y altamente competitiva para la que los costes logísticos, casi el 10% del coste de fabricación de un vehículo, son un factor clave para la mejora de esa competitividad.

- Las características propias del sector del automóvil le hacen especialmente dependiente del sector logístico. Sistema de producción sin stocks y distribución de un producto de grandes dimensiones, vulnerable y no embalado.

- La logística está presente en toda la cadena, desde su fabricación a la entrega del vehículo al cliente. Comienza con el aprovisionamiento de piezas y componentes a la fábrica y termina con la entrega del vehículo al cliente final. Tanto la cadena de producción como los clientes imponen requisitos de calidad y plazo de entrega enormemente exigentes en un contexto altamente competitivo.

- La producción se realiza con el mínimo nivel de stocks, prácticamente bajo pedido, con el objeto de reducir el coste de almacenamiento de un producto de gran volumen y coste. Esto introduce una gran presión sobre el funcionamiento de la cadena logística teniendo que estar pre

- Desde el punto de vista del mercado, debe tenerse en cuenta que el mercado es muy competitivo por la gran cantidad de modelos compitiendo en el mismo segmento, por lo que el plazo de entrega es fundamental para mantener la intención de compra del consumidor. La calidad logística es en este sentido fundamental.

- La globalización del sector del automóvil está generando la necesidad de “más logística”. Es determinante el concepto de fábrica global del automóvil tanto desde el punto de vista de los vehículos fabricados como de las piezas que aprovisionan las fábricas. Los vehículos se asignan a las fábricas teniendo presente un concepto global del mercado y no se restringe al país en el que está situada la fábrica. Esto mismo es aplicable a la fabricación de componentes para el automóvil, un sector cada vez más globalizado que aprovisiona de forma centralizada a las fábricas de una misma marca en todas las partes del mundo. En definitiva, diversificación de destinos de exportación, hasta ahora impensables para España, como EEUU, Japón o Corea, y el aumento de proveedores de todas las partes del mundo.

- El fuerte cambio hacia la globalización del sector en los últimos años ha situado a España, desde el punto de vista marítimo, en una situación privilegiada para la conexión con Asia y América. Esta circunstancia debe ser aprovechada por los principales puertos españoles tanto para la distribución de componentes como de vehículos.

- Desde el punto de vista terrestre la localización de España es periférica respecto a Europa, lo que supone unos costes logísticos superiores sobre las plantas fabricantes que compiten por los nuevos modelos con las españolas.

- Por otro lado, debe tenerse en cuenta que está previsto que la demanda mundial de vehículos alcance en los próximos años los 100 millones, por lo que las plantas existentes y las nuevas que puedan surgir deberán hacer frente a unos 12 millones más de vehículos. Las fábricas españolas deben aprovechar este mercado creciente en destinos alternativos de mayor potencial que el tradicional europeo.

- La situación específica de España en cuanto al desequilibrio entre importación y exportación es un punto débil que debe ser abordado. El bajo nivel del mercado interior español que ha sufrido de forma especial desde que comenzó la crisis es el origen fundamental de este desequilibrio que encarece el coste del transporte al realizar un volumen importante de viajes en "vacío". Es esencial que España lidere el cambio hacia una nueva logística, necesaria ante un mundo globalizado, que potencie las plataformas logísticas y a operadores intermodales que favorezcan la atracción de mercancías de paso por España y la coordinación entre los productos de las distintas marcas.

- Los indicadores de calidad logística a nivel internacional, como el LPI (*Logistic Performance Index*) del Banco de Mundial, sitúa a España en el puesto 18 a nivel mundial. Aunque esto indica que está por delante de países como Polonia, República Checa, Turquía e incluso Italia, competidores en cuanto a fabricación de vehículos, España se mantiene por detrás de los principales países productores como Alemania, EEUU o Japón. Además, mantiene un nivel inferior sobre otros países con los que compite por la producción en Europa, como Francia o Reino Unido. Por ello, España, como gran exportador de vehículos y con una logística global en relación con los componentes, debe tener como referente a los líderes mundiales en comercio internacional y principales productores de vehículos.

- Las circunstancias actuales de globalización y fuerte competencia hace necesaria la búsqueda de sinergias entre modos de transporte y entre diferentes operadores. Todo ello ha contribuido en los últimos años al desarrollo del concepto de servicios logísticos integrales en el sector y, con ello, a la potenciación de las soluciones intermodales. La Estrategia Logística del Ministerio de Fomento aunque considera como prioridad el desarrollo de transportes multimodales que permitan a los agentes económicos a acceder a una oferta integrada de transporte, no establece plazos y actuaciones concretas de avance.

- Por todo ello, una logística eficiente es un factor diferenciador y una ventaja competitiva que puede poner a las fábricas españolas en mejores condiciones respecto a otras, y en primera línea para la asignación de nuevos modelos y el volumen de producción necesario para acceder al mercado mundial al que debemos aspirar para, no sólo mantener, sino superar los 3 millones de vehículos de producción en España.

Ilustración 1 - Las cifras de la logística

Fuente: Anfac

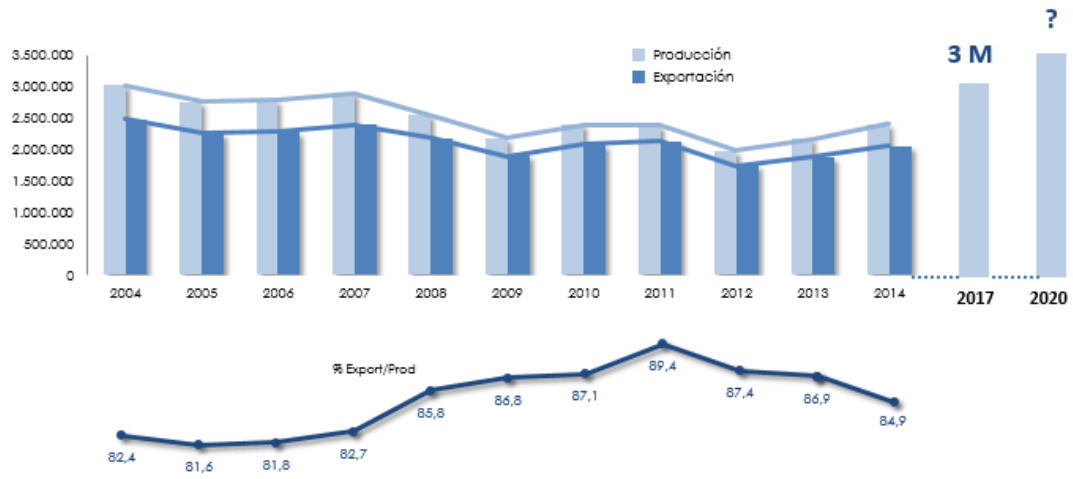
1.2 RADIOGRAFÍA DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL

1.2.1. TRANSPORTE DE VEHÍCULOS

Los modos de transporte deberán estar dimensionados y dar la calidad requerida por el sector para el volumen de vehículos que salen de las fábricas españolas y para aquellos que aprovisionan el mercado.

- Elevado nivel de producción y exportación: El sector del automóvil ha fabricado este año 2,4 millones de vehículos, con previsión de alcanzar los 3 millones de vehículos en 2017. El sector del automóvil español tiene una gran vocación exportadora, enviando fuera de nuestras fronteras cerca del 85% de nuestra producción, lo que supone un volumen de algo más de 2 millones de vehículos en 2014 y que puede superar los 2,5 millones en los próximos años.

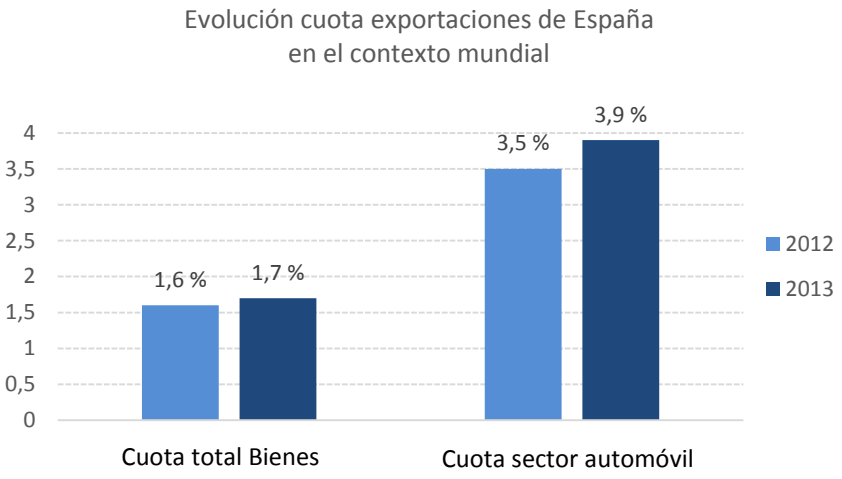
Evolución Producción/Exportación



	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Producción	2.170.078	2.387.900	2.373.074	1.979.179	2.163.338	2.402.978
Exportación	1.883.175	2.079.782	2.121.065	1.729.172	1.879.974	2.040.133

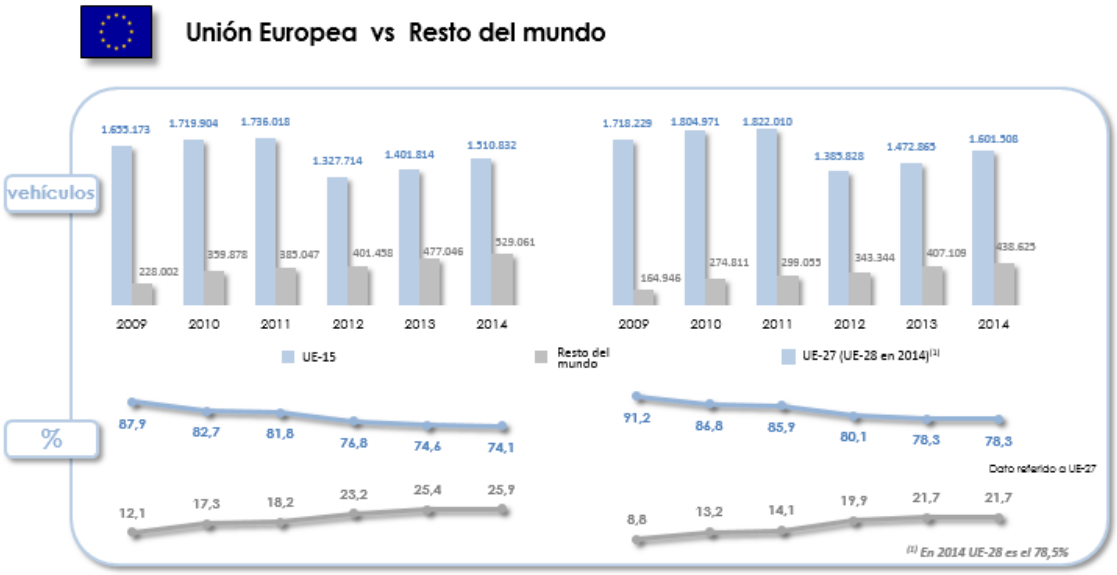
Fuente: Anfac

- Incremento de las presencia del sector a nivel mundial: Según los datos de la OMC, el sector del automóvil español ha incrementado su participación en el contexto internacional pasando de un 3,5% a un 3,9% de cuota (sector auto España vs sector auto mundial). Esta penetración es significativamente más elevada que la del conjunto de exportaciones de bienes españoles que también en aumento, se sitúa en un 1,7% en 2013 según datos de la OMC.

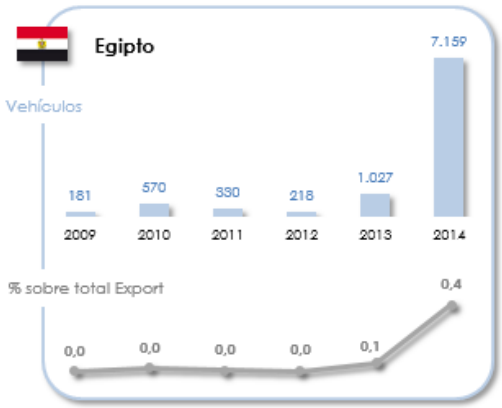


Fuente: OMC

- La exportación de automóviles se ha diversificado en los últimos años: En 2014 ha duplicado el volumen de vehículos enviados fuera la UE. Aunque la UE-27 sigue siendo el principal destino de la exportación española se han potenciado otros mercados con mayor potencial de crecimiento.



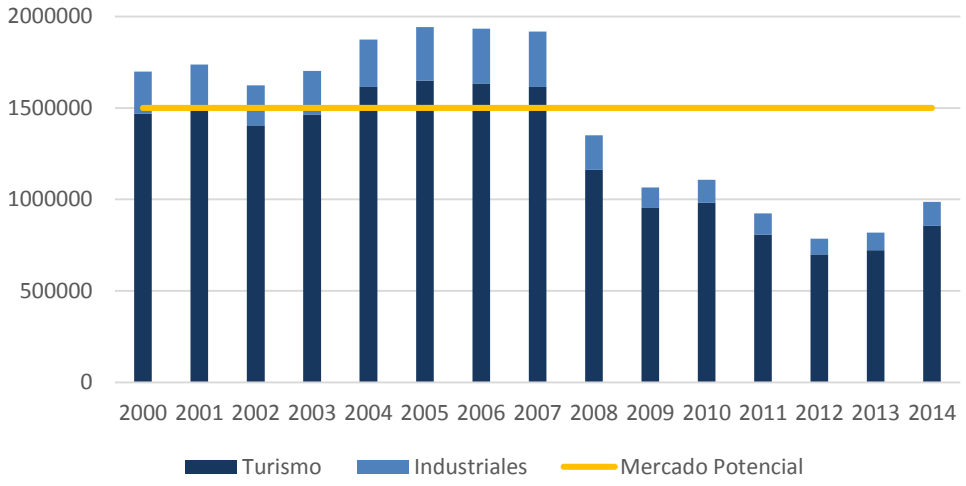
En concreto, hay mercados de gran potencial para España que llevan una tendencia ascendente desde hace varios años y que son mercados de referencia a futuro: EEUU, Norte de África, Japón o Corea. La asignación de modelos a las plantas españolas con exclusiva mundial es una realidad que está impulsando destinos que hubieran sido impensables hace unos años.



Fuente: Anfac

- El mercado de vehículos se ha situado en 2014 cercano al millón de unidades: El mercado empieza a recuperarse, aunque sigue lejos del mercado potencial que para el conjunto de vehículos turismos e industriales es de 1,5 millones.

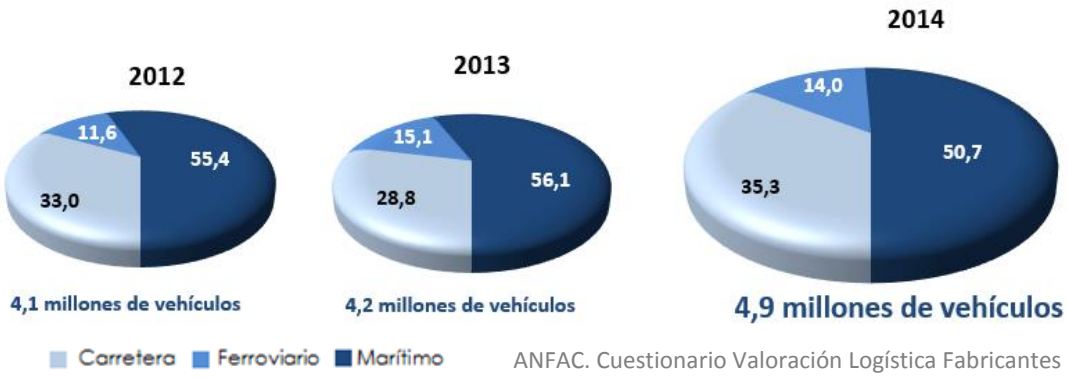
Evolución matriculaciones / mercado potencial



Fuente: Anfac / Tea

- Todos los modos de transporte son importantes para el sector del automóvil: El transporte marítimo resulta fundamental para la exportación de grandes volúmenes con destino a media y larga distancia. Es un medio de transporte que está ganando cuota de mercado en los últimos años, acompañando la evolución positiva de la exportación española. También se configura como una excelente puerta de entrada a la importación de vehículos. El transporte ferroviario es un transporte eficiente para un número elevado de vehículos que permite el acercamiento del producto a los puertos para su exportación o las zonas de consumo en el caso de importación. Finalmente el transporte por carretera complementa los otros dos medios de transporte, cuya flexibilidad le permite la distribución capilar tan necesaria para el acercamiento del producto al cliente. La evolución del reparto modal en la distribución de vehículos apunta a una mayor cuota para el transporte marítimo y ferroviario enfocado especialmente a la exportación de vehículos.

Reparto de los diferentes modos de transporte en el sector Automovilístico

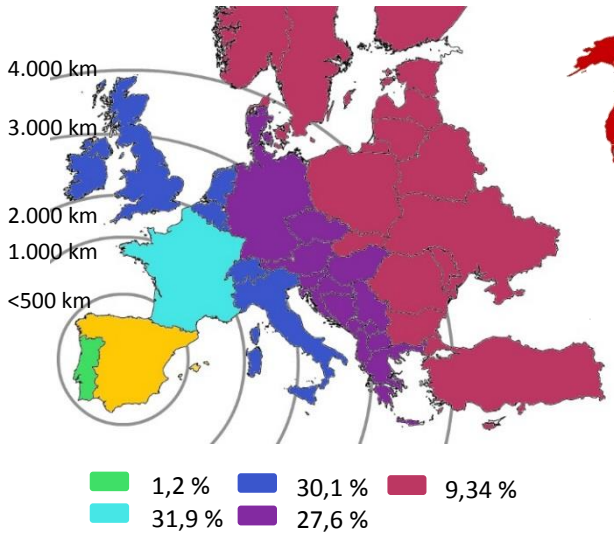


ANFAC. Cuestionario Valoración Logística Fabricantes

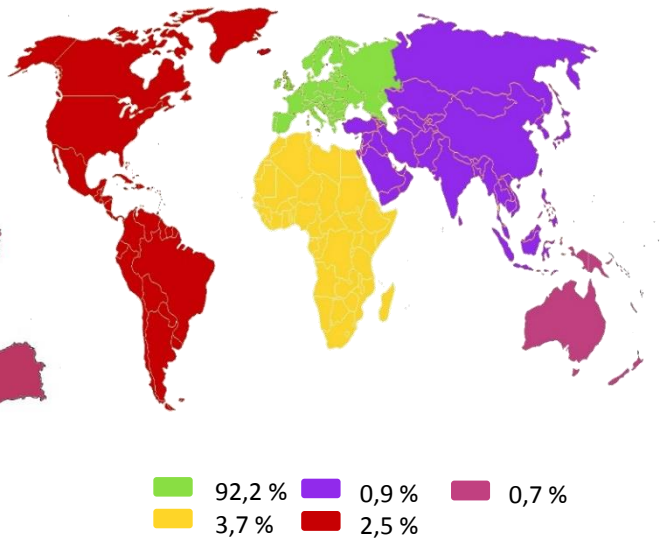
- Distribución con grandes exigencias en tiempo y calidad de entrega y muy orientado a la exportación que combinado con la diversificación de los mercados de destino mercados incrementa la importancia de un transporte de vehículo terminado.

- El 92,2% de las exportaciones recorre de media 2.500 km. Fuera de Europa, la media de distancia recorrida es de casi 8.000 km, representando el 7,8% de las exportaciones, una cuota creciente en los últimos años.

Cuota de Exportación



Cuota de Exportación



Fuente: Anfac

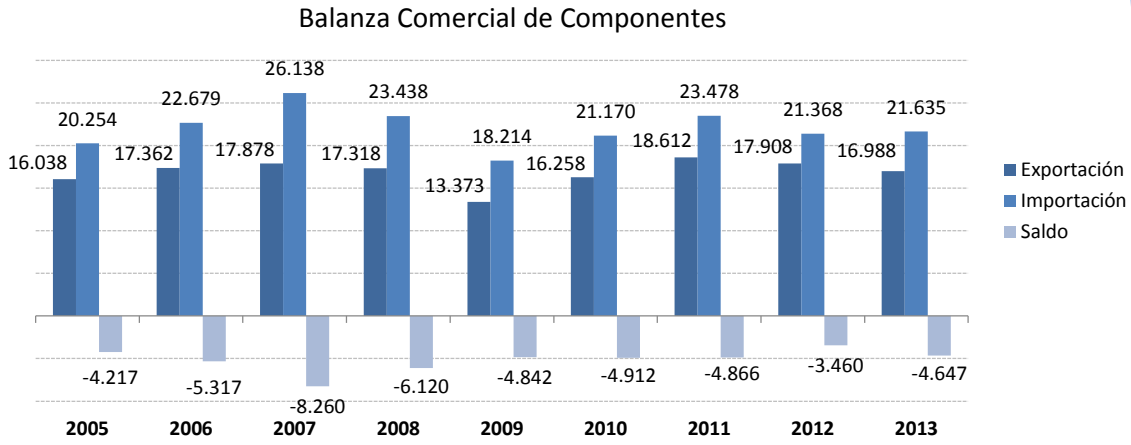
1.2.2. TRANSPORTE PARA APROVISIONAMIENTO DE LAS FÁBRICAS

- Gran intensidad de flujos de aprovisionamiento para las fábricas de automóviles y componentes: La externalización de subconjuntos de automóviles, las políticas de centralización de compras de los fabricantes y la generalización de políticas de proveedor único hace que los flujos logísticos de piezas y componentes se haya intensificado en los últimos años. De media, el movimiento de camiones en una fábrica es de 195 por semana. Estas mismas políticas están generando además, un incremento de la distancia desde la fábrica de componentes al fabricante de automóviles.

  El movimiento de entrada y salida de piezas y compontes del sector del automóvil es intenso a la vista de los datos de importación y exportación de Comercio Exterior. El concepto de fábrica global se pone especialmente de manifiesto en el sector de componentes.

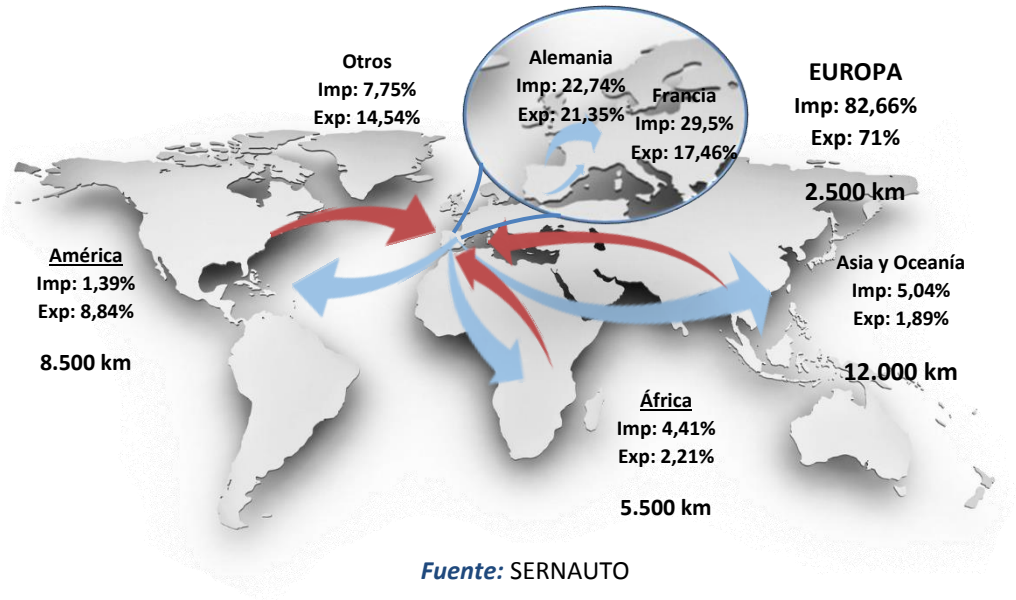
- Grandes grupos multinacionales, de ellos muchos de capital español, nutren el sector del automóvil a nivel internacional. En concreto, más de **200 plantas de fabricación de componentes de capital español** nutren desde el exterior buena parte de las importaciones.

- Más **del 80% de las partes, piezas y componentes importados vuelven a ser exportados** ensamblados en vehículos con destino a mercados exteriores, lo que supone que aproximadamente **16.000 M€ de las importaciones de piezas y componentes se incorporan en los vehículos exportados**.



Fuente: SERNAUTO

Ilustración 2 - Distribución de las importaciones y exportaciones de componentes



Fuente: SERNAUTO

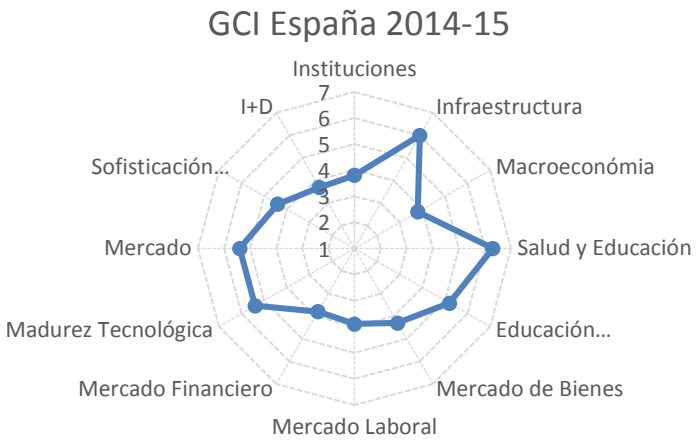
- Europa representa casi el 83% de las importaciones de componentes y el 71% de las exportaciones, siendo la distancia media recorrida de 2.500 km de media.

- Para el resto del mundo, que representa el 17% para las importaciones y el 29% en exportaciones, la distancia recorrida media es de 9.000 km y 10.000 km respectivamente.

- Los sistemas de aprovisionamiento de las fábricas introducen tensión en el transporte que debe responder con calidad y puntualidad: La eliminación casi total de stocks en la fábricas para reducir los costes de almacenamiento, de movimientos innecesarios de mercancías, de tiempos en la cadena de montaje (*Just-in-Time, Kanban, Lean Manufacturing*, etc) exigen un transporte de calidad en servicio y puntualidad que les permita diferenciarse respecto a otras fábricas competidoras.

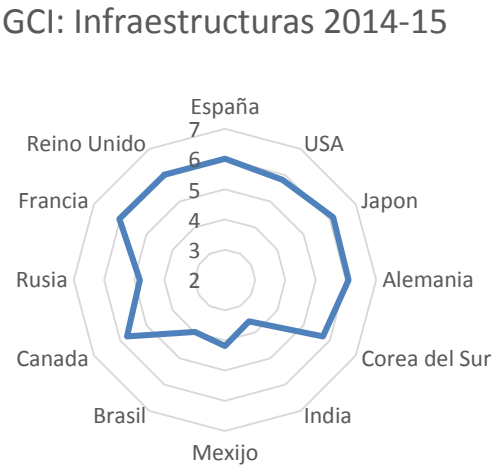
2 Calidad de la logística en España

- El *Global Competitiveness Index GCI*, realizado por el *World Economic Forum* todos los años, ha situado a **España en el puesto 35** de 144, con una puntuación de 4,6 sobre 7. Esta posición no ha variado en los últimos años manteniéndose en una posición alejada de lo que sería recomendable en una economía que debe aspirar a aumentar su peso a nivel internacional.



Fuente: *World Economic Forum*

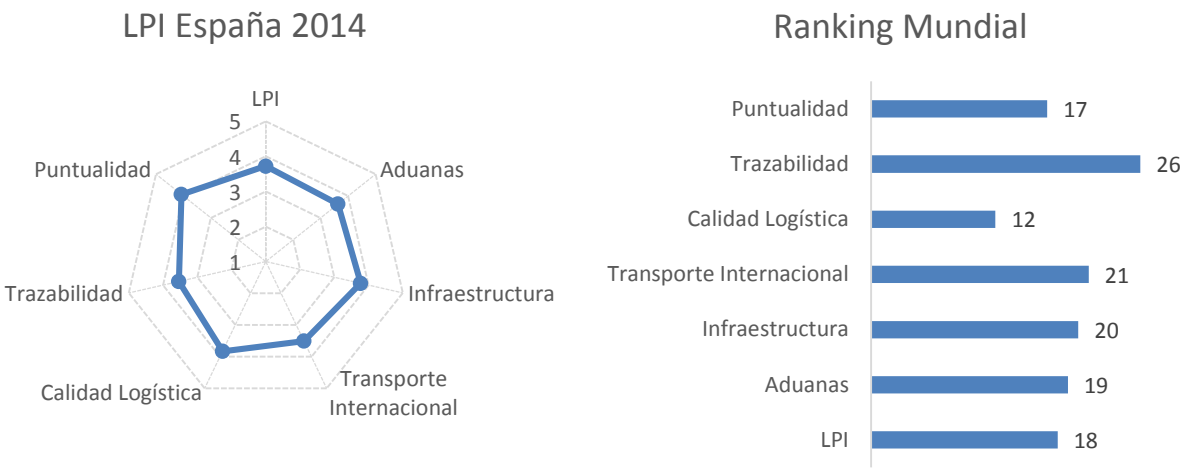
En este indicador la única variable que sobresale es el que mide el nivel de infraestructuras españolas **que se sitúa como las 9ª a nivel mundial**, con una nota de 6 sobre 7. Se destacan la calidad de las **infraestructuras ferroviarias** que se encuentran en el **puesto número 4** del ranking con una nota de 6, las de **los puertos** en el **puesto 9º** con 5,8 y las de los **aeropuertos** en el **10º** con un 6. De hecho tendría una puntuación relativamente próxima a sus principales competidores como fabricantes de vehículos a nivel mundial.



Fuente: *World Economic Forum*

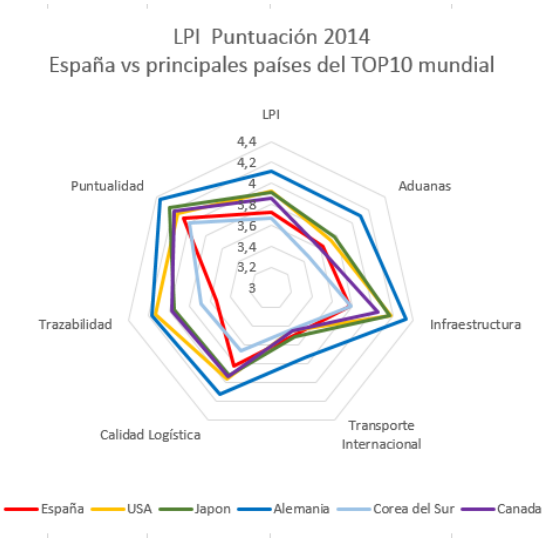
Sin embargo, esto no determina una calidad logística al nivel de nuestros competidores, los países de mayor fabricación de vehículos en el mundo, ya que se está considerando exclusivamente un aspecto que no aporta información sobre el uso o la idoneidad de las infraestructuras para el transporte de las mercancías.

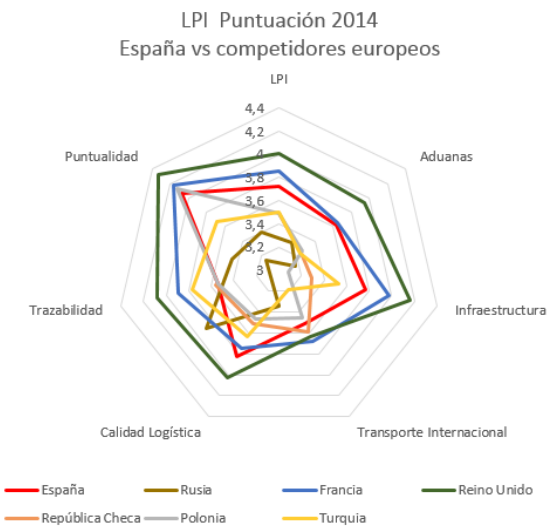
- El indicador internacional de Calidad logística ***"Logistic Performance Index* (LPI)"** publicado por el Banco Mundial, valora para los distintos países, 6 aspectos fundamentales en relación con la calidad y eficiencia logística: aduanas, infraestructuras, nivel de transporte internacional, calidad logística y competencia, trazabilidad y puntualidad. España se ha situado en el puesto 18 de 160 del ranking mundial con un nivel de 3,72 sobre 5 el nivel del índice.



Fuente: *The World Bank*

El análisis de este indicar respecto a los principales países productores, y otros de fuerte competencia con España desde el punto de vista de la fabricación de automóviles, pone de manifiesto que España se mantiene en niveles inferiores en todas los aspectos analizados. Con la excepción de Corea del Sur, España se ve rebasada en calidad logística, puntualidad, trazabilidad, transporte internacional e incluso por las propias infraestructuras, por países próximos como Alemania, Francia o Reino Unido, o por otros, de gran producción como EEUU o Japón.



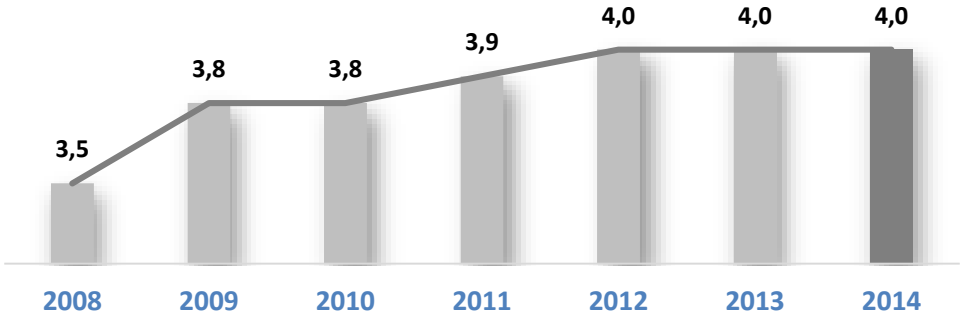


Fuente: *The World Bank*

✓ Los principales países productores en el mundo están mejor posicionados que España en servicio logístico, según el Indicador de calidad Logística del Banco Mundial (LPI). España debe conseguir avanzar para situarse a los niveles de los principales productores y exportadores como Alemania, EEUU o Japón. Este debe ser una prioridad para un país que pretende continuar como referencia de mundial en fabricación de vehículos.

- Evolución positiva del índice de satisfacción de los fabricantes de automóviles sobre la calidad en el servicio de los tres modos de transporte: Desde hace siete años ANFAC viene realizando el informe de calidad logística en los distintos modos de transporte. Estos informes que recogen el nivel de satisfacción de los fabricantes de automóviles ponen de manifiesto que se ha ido mejorando a lo largo de estos últimos con una mayor sensibilización de los participantes en la cadena logística hacia las necesidades del fabricante.

Evolución Valoración Global de los modos de transporte



Fuente: Anfac

Ilustración 3 - Resumen Valoración Marítimo – Portuaria

		Valoración sobre 5	Nº vehículos sobre el que se valora
1º	VALENCIA	4,5 ↓	257.445 ↑
	TARRAGONA	4,5 ↑	44.364 ↓
2º	SANTANDER	4,3 ↓	312.418 ↑
	PASAJES	4,3 =	214.923 ↑
3º	SAGUNTO*	4,1 ↓	50.597 ↓
4º	GIJÓN	4,0 =	14.815 ↓
5º	VIGO*	3,9 ↑	350.715 ↓
6º	MÁLAGA	3,8 ↓	36.247 ↑
7º	BARCELONA	3,7 ↓	463.086 ↑

Ilustración 4 - Resumen transporte por Carretera

	TTE. NACIONAL		TTE. INTERNACIONAL	
	2014	2013	**2014**	2013
Cliente-proveedor	**3,7**	3,7	**3,8**	3,7
Recogida	**3,9**	3,9	**4,1**	4,2
Transporte	**3,9**	3,9	**3,8**	3,8
Entrega	**3,7**	3,8	**4,0**	3,9
Otros	**3,8**	3,6	**3,9**	4,0
	3,8 =	3,8	**3,9 =**	3,9

Fuente: Anfac

Ilustración 5 - Resumen transporte Ferroviario

	TRANSPORTE NACIONAL		TRANSPORTE INTERNACIONAL		
	2014	2013	**2014**	2013	
Vehículos	4,1	4,2	3,7	3,9	
Componentes	3,9	4,1	2,9	3,3	sobre 5

Fuente: Anfac

Sin embargo, sigue existiendo la necesidad de continuar avanzando ya que la exigencia del sector sobre costes competitivos y tiempos de entrega son muy elevados.

Como resultado del cuestionario elaborado en 2014 se resumen a continuación las principales conclusiones que ponen de manifiesto los fabricantes de vehículos:

Principales conclusiones en el transporte marítimo:

- El transporte marítimo se ha incrementado gracias al impulso de las exportaciones y a la diversificación de los destinos distintos de la UE. Tiene una cuota mayor del 50%. Se señala como un transporte eficiente y seguro.
- La valoración obtenida es de 4,1 sobre 5, lo que se considera excelente, y siempre por encima del índice de logística global ANFAC.
- Este modo de transporte está en constante mejora, y se pone de manifiesto por el impulso a la formación en la manipulación de vehículos, y por la implicación de toda la Comunidad Portuaria.
- La alta proactividad de los puertos también ha incidido en la reducción del nivel de incidencias sobre los vehículos por contaminación o fenómenos atmosféricos, proponiendo soluciones en el puerto y las campas de vehículos.
- Se apunta una necesaria mejora de la interconexión del ferrocarril con los puertos, ya que todavía hay 3 puertos que no cuentan con la posibilidad de acceso ferroviario.
- Es destacable el aumento de valoración en el concepto de "flexibilidad del servicio". Aunque no todos los puertos se encuentran en la misma situación, la posibilidad de conseguir mayor flexibilidad en horarios y fechas no habituales comienza a ser una realidad en algunos puertos, que les permite obtener valoraciones excelentes. Los de mayor puntuación, estarían reflejando, además, que estos trabajos se están realizando en condiciones de eficiencia y competitividad. En cualquier caso, todavía hay puertos que están muy lejos de las expectativas y necesidades en este ámbito.

Principales conclusiones del transporte por carretera:

- En 2014 aumenta su cuota de uso con más del 35%. Se ha aumentado el número de camiones utilizados un 42% tanto para el transporte nacional como el internacional.
- Obtiene una buena valoración con un 3,8 sobre 5.
- Se han transportado 930.000 vehículos en la distribución nacional y 791.000 con origen a los mercados europeos.
- Se sigue valorando mejor el transporte hacia destinos internacionales.
- Dentro del transporte nacional se destaca como aspecto bien valorado la relación entre cliente y proveedor y la calidad en la manipulación de vehículos, sobre todo en la recogida y el transporte de los vehículos.
- Para el caso de destinos fuera de España el aspecto mejor valorado es la recogida de los vehículos, con una valoración satisfactoria. La manipulación de la documentación para detectar errores realizada por los propios transportistas también es uno de los puntos mejor valorados.
- Como aspecto peor valorado del transporte interior es el estado y mantenimiento de las flotas.
- Para el transporte internacional, se considera que debe mejorarse en la información proactiva de los transportistas sobre incidencias y sobre el impacto en la hora de llegada.
- Se destaca la fuerte dispersión entre las valoraciones de los distintos transportistas, especialmente en el transporte internacional.
- Los compromisos de compensación por retrasos e incumplimientos del contrato es otro punto a mejorar con solo dos transportistas con indicadores positivos.

Principales conclusiones del transporte por ferrocarril:

- Su valoración se ha reducido a 3,9 en el transporte de vehículos y a 3,4 en el transporte de componentes, siendo este el peor valorado del informe.
- En ambos casos se valora mejor el transporte nacional que el internacional, siendo el transporte de componentes internacional el más afectado con un 2,9.
- Los puntos mejor valorados son, el cumplimiento de los plazos de llegada y salida, el compromiso con la calidad, así como el trato de las mercancías por parte del operador y la seguridad ante robos y deterioros a nivel internacional.
- Por el contrario, el estado y mantenimiento del material móvil, la priorización del transporte de pasajeros frente a mercancías, la falta de liberación del sector y el transporte de componentes entre países son los aspectos sobre los que se señala una necesidad de mejora.

3 Estrategia Logística de España

En noviembre de 2013 el Ministerio de Fomento presentó lo que es el documento-programa de horizonte 2013-2024 que desarrolla los principios y directrices del PITVI (Plan de Infraestructuras de Transporte y Vivienda).

Este programa, en el que ANFAC ha colaborado activamente formando parte del Foro logístico, tiene como objetivos impulsar el sector logístico español, mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte en el marco de la cooperación entre modos, desarrollar una red intermodal que permita prestar servicios logísticos integrados y potenciar a España como puerta de entrada.

Dentro de los tres programas que define, se han identificado 18 líneas prioritarias de actuación para las que "se persiguen resultados tangibles en un breve período de tiempo", de las que 7 tienen especial interés para el sector de automoción.

Estructuración de las líneas de actuación de la Estrategia Logística

Programa de regulación, control y supervisión	Programa de gestión y prestación de servicios	Programa de actuación inversora

Fuente: PITVI 2012-2024. Elaboración propia

Líneas prioritarias de interés para el sector:

- Análisis de las capacidades de carga en el transporte de mercancías por carretera: fomento de la productividad del transporte.
- Coordinación de calendarios de restricción al transporte de mercancías por carretera
- Desarrollo de acuerdos específicos con los sectores logístico e industrial para potenciar la participación del ferrocarril en la cadena de transporte.
- Mejora de la competitividad de los puertos: mejora relación calidad/precio.

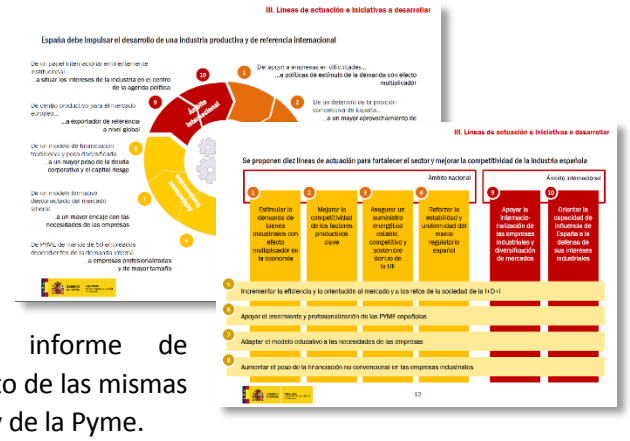
- Puesta en servicio de nuevas autopistas del mar: Vigo – Nantes y promover nuevos servicios
- Adaptación de los principales corredores ferroviarios a los estándares internacionales para el transporte de mercancías: corredores Mediterránea y Atlántico, adaptación de vías a 750m y supresión de cuellos de botella en la red de cercanías.
- Mejora de los accesos terrestres a los puertos.

Este documento en su enfoque sectorial define seis sectores principales, tres genéricos (intemodal, graneles y mercancías en general) y tres específicos en los que está el sector de automoción junto con el siderúrgico y petroquímico, para los que se diseñarán, dentro de las líneas señaladas, actuaciones concretas.

- ✓ La Estrategia Logística de España, elaborada por el Ministerio de Fomento, se configura como un buen punto de referencia para la mejora de logística del sector. Se contemplan en él 7 líneas prioritarias de gran interés para el sector, que abarcan todos los modos de transporte y aspectos, tanto de gestión, como de infraestructuras.
- ✓ El sector del automóvil está recogido de forma expresa en el informe, reconociendo así la gran importancia del sector en la economía española y el impacto que la logística tiene sobre el sector.
- ✓ **Será necesario que esta Estrategia se concrete lo antes posible para que los efectos de las actuaciones previstas no se demoren en el tiempo**.

3.1 AGENDA PARA EL FORTALECIMIENTO INDUSTRIAL EN ESPAÑA

El pasado 11 de julio de 2014 el Consejo de Ministros aprobó la Agenda para el Fortalecimiento Industrial en España, presentada por el Ministerio de Industria. Esta Agenda incluye un total de 97 medidas que se pueden integrar en 10 líneas de trabajo, de las cuales, 4 sería con medidas nacionales, 2 con medidas internacionales y 4 con medidas de carácter transversal. Todas ellas serán monitorizadas anualmente mediante un informe de seguimiento de la implantación y funcionamiento de las mismas que realizará la Secretaría General de Industria y de la Pyme.



El objetivo de las medidas planteadas se alinea con el de la Comisión Europa de lograr que el 20% del PIB comunitario sea de aportación del sector industrial.

Para lograr esta meta es necesario que el sector sea uno de los motores de la economía española. En el año 2000 se logró alcanzar un 18,8% de contribución de la industrial al PIB de España, pero en 2009 se marcó un mínimo histórico con tan solo un 14,4%. Actualmente, y gracias a los esfuerzos realizados, la industria contribuye en un 15,9%, 0,2 puntos por encima debajo del valor de 2007. Esto es una señal de la importancia que está teniendo el entramado industrial en la recuperación de la crisis, siendo además el sector que más contribuye a la I+D+i.

Dentro de las líneas de trabajo propuestas se encuentran:

- Estimular la demanda de bienes industriales con efecto multiplicador en la economía.
- Aprovechar las fortalezas del país para mejorar la productividad y la posición competitiva de España.
- Mejorar el marco regulatorio.
- Realizar inversiones en I+D+i que sean productivas y estén orientadas a los retos actuales.
- Pasar de un centro productivo de Europa, a ser un referente en la exportación mundial.
- Recolocar los intereses industriales en el centro de la política internacional.

Dentro de estas líneas de trabajo se especifican las medidas a adoptar entre las que se encuentran las relacionadas con el ámbito logístico:

- Establecimiento de medidas de homogeneización y reducción del coste logístico y de transporte.

  Para lo que es necesario reducir los costes del transporte mediante:

  - Aumento progresivo de la altura y las cargas permitidas en camiones.
  - Abaratar la tarificación en autopistas.
  - Impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril
  - Reforzar el uso de modos de transporte más eficientes (FNEE)

  Mejora de las redes y conexiones nacionales y europeas

  - Favorecer el transporte intermodal en el transporte intracomunitario, cadena de suministro y última milla.
  - Mejorar la eficiencia y gestión de las plataformas portuarias para impulsar la competitividad de las empresas
  - Impulso al transporte marítimo de corta distancia y a la puesta en servicio de nuevas autopistas del mar mediante la eliminación de barreras administrativas, el uso de ***fondos europeos disponibles*** e incentivos a su utilización tales como los **ecobonos.**
  - Impulsar la construcción de los Corredores Ferroviarios del Mediterráneo y del Atlántico y la adopción del ancho de vía europeo (UIC)
  - Impulsar la construcción de los accesos viarios y ferroviarios de los puertos. ***Fondo de Accesibilidad Terrestre Portuaria*****.**

- ✓ Este ejercicio de la “Agenda para el fortalecimiento Industrial en España” del Ministerio de Industria viene a apoyar gran parte de las demanda del sector del automóvil y en particular relacionados con la logística.

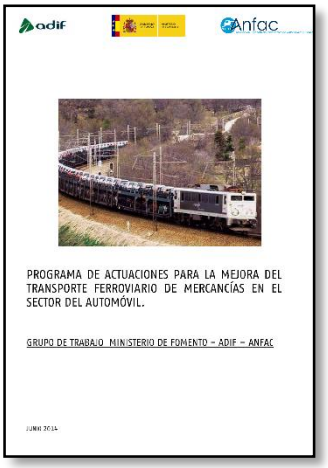
- ✓ En cualquier caso, son necesarias actuaciones globales que tengan presente que España debe liderar y posicionarse como un foco logístico internacional por su eficacia y calidad para el transporte de mercancías. Las actuaciones en todos los ámbitos deben ser coordinadas y rápidas para que no se pierdan las oportunidades que España tienen de potenciar y afianzar a España como un gran productor de vehículos a nivel mundial

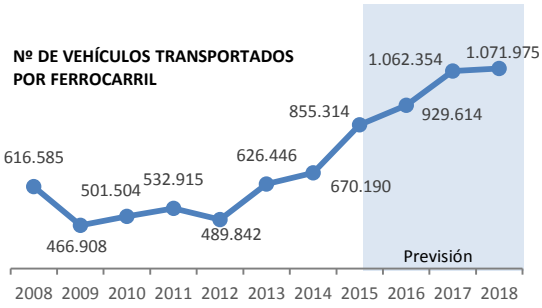
4 Acuerdo de Colaboración ADIF - ANFAC

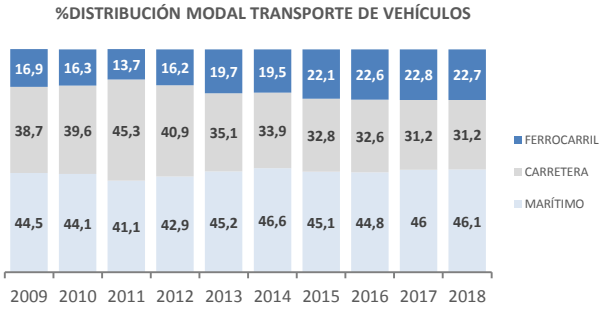
El 18 de septiembre de 2013 ANFAC y ADIF firmaron un acuerdo de Colaboración para el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías por ferrocarril para el sector del automóvil.

A lo largo del último año se ha realizado un análisis de las infraestructuras actuales y la operativa que se desarrolla en cada una de ellas para la identificación de los cuellos de botella existentes.

Al mismo tiempo, se ha realizado una estimación de transporte ferroviario de vehículos hasta 2018. Estas han sido obtenidas a partir de las previsiones de producción de las fábricas españolas y con la hipótesis de infraestructuras ferroviarias sin cambios.







Fuente: Informe ADIF – ANFAC – Febrero 2013

- ✓ **La cuota de transporte ferroviario tiende a estabilizarse a medio plazo en torno a un 23%** desde su nivel actual (aprox. 19%), superando **un millón de vehículos transportados**. Este aumento se debe principalmente a la previsión de crecimiento de producción por algunos de los fabricantes que más uso hacen del tren.

- ✓ Se estima que **esta cuota podría aumentar al menos 2-3 puntos**, hasta igualar prácticamente al transporte por carretera, si se acometieran las principales **mejoras en infraestructuras ferroviarias demandadas por los fabricantes** (Punto 4.1.1 del documento).

En base, tanto a la situación actual como a la actividad previsible, se han estructurado propuestas de actuación concretas. Estas propuestas están encaminadas a reducir los costes de la unidad física transportada del sector del automóvil e incrementar la calidad del servicio. Se establecen dos líneas estratégicas:

- Adecuación de infraestructuras lineales y nodales a las previsiones de demanda alineadas con la Estrategia logística:
  - Adecuación de las líneas para la circulación de trenes de hasta 750m de longitud
  - Adecuación de líneas para la extensión del ancho estándar
  - Adecuación de gálibos en las líneas preferentes
  - Adecuación de terminales de titularidad de los fabricantes y sus accesos ferroviarios
  - Adecuación de terminales de titularidad de ADIF
  - Adecuación de terminales de titularidad de las Autoridades portuarias y sus accesos ferroviarios
  - Adecuación de los complejos fronterizos de Irún/Hendaya y de Portubou/Cerbere.

- Concreción de propuestas de actuación de contenido no inversor: mejoras de gestión, calidad de servicio y aspectos normativos fundamentales:
  - Potenciar las estrategias para posibilitar la circulación de trenes con longitud especial analizando las longitudes actuales.
  - Analizar las prioridades de circulación en el caso de incidencias para que minimice la afectación a los trenes de automóviles y de componentes.
  - Promover mecanismos de planificación conjunta entre ADIF y Puertos del Estado para mejorar las infraestructuras ferroviarias en el ámbito portuario.
  - Potenciar la interlocución entre los diferentes actores de la cadena logística (ADIF, fabricante, operador logístico, empresa ferroviaria, etc.)

El Acuerdo de Colaboración ANFAC-ADIF ha permitido identificar las necesidades del sector en el ámbito ferroviario a todos los niveles, así como poner las bases para trabajar en líneas estratégicas que deben intensificar el uso del ferrocarril.

Será fundamental que se continúe con el trabajo que se está realizando y que tenga el máximo apoyo por parte de todas las administraciones.

5 Necesidades logísticas del sector automóvil

5.1. Transporte ferroviario

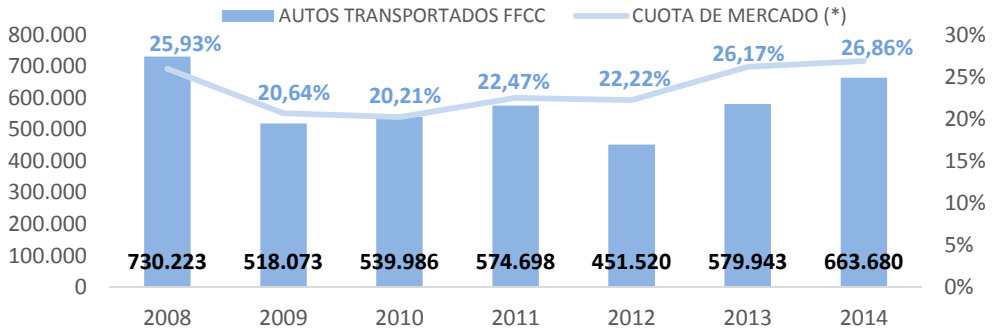
- **El transporte por ferrocarril ha perdido cuota de mercado:** la cuota ferroviaria en el transporte de vehículos y piezas a y desde las fábricas españolas se ha venido deteriorando a lo largo de la crisis sin posibilidad de aprovechar las excelentes infraestructuras construidas en los años anteriores y que se han orientado en la mayoría de los casos a tráficos de viajeros muchas veces poco o nada rentables, descuidando gravemente el transporte de mercancías.

% UTILIZACIÓN DEL FERROCARRIL EN EL TRANSPORTE INTERNO DE MERCANCÍAS

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Alemania	20,3	21,4	21,9	22,2	20,9	22,2	23,0	23,1	23,5
Francia	16,0	15,7	15,7	15,9	15,0	13,5	14,9	15,2	15
Reino Unido	11,7	11,7	11,1	11,6	12,1	11,2	12,6	12,1	13,2
Italia	9,7	11,4	12,3	11,7	9,6	9,6	12,2	14,0	13
ESPAÑA	4,7	4,6	4,2	4,3	3,6	4,2	4,5	4,8	4,6
Promedio UE	17,7	18,0	17,9	17,8	16,6	17,1	18,4	18,2	17,8

Fuente: Eurostat

- **Disminución de utilización del ferrocarril para transporte de vehículos:** En concreto, el transporte de vehículos por ferrocarril también ha evolucionado muy negativamente en los últimos años. Desde 1998, donde sobrepasaba el millón de vehículos, el volumen ha ido progresivamente deteriorándose, no siendo achacable el mismo únicamente a la crisis económica, ya que éste comenzó con anterioridad. En los últimos años se está recuperando esta evolución negativa un camino que debemos seguir impulsando.



(*) Calculada en base a mercado objetivo (producción e importación)

Fuente: Anfac

- **Creación del Centro de Promoción del Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CPTMF)**: Es una entidad de representación empresarial que agrupa organizaciones y empresas vinculadas al transporte de mercancías y a cargadores en general, entre los que está presente ANFAC. El CPTMF se creó para fomentar el uso del ferrocarril como un modo de transporte de mercancías necesario para la economía española y para las empresas que producen y transportan mercancías en, desde y hacia España. El ferrocarril tiene que ser eficiente y complementario con otros modos de transporte. Esto pone de manifiesto el gran interés que hay desde la industria del país en el impulso del transporte ferrocarril.

5.1.1. Propuestas de Actuación

Para mejorar el uso de este transporte, aprovechando la gran calidad de las infraestructuras españolas, se proponen las siguientes medidas concretas:

1. Circulación de trenes de 750 metros

El mayor uso del ferrocarril exigirá trenes más eficientes:

- En este contexto la fórmula usual en Europa y especialmente en países con alto desarrollo ferroviario como Francia o Alemania pasa por disponer de infraestructuras capaces de admitir **trenes con altos coeficientes de rendimiento por tonelada-kilómetro, es decir, trenes con longitudes por encima de los 700-750 metros**, cuyo ahorro de costes sobre los habituales de 450 metros se acerca al 30%.

- **Estas longitudes de 750–700 metros son ya en realidad el punto de partida para la mejora tecnológica** en transporte ferroviario. Actualmente, la Comisión de la Unión Europea está apoyando la investigación en trenes de longitudes, velocidades y cargas mucho mayores, con el propósito de atraer más tráfico al tren, reducir la huella de carbono del transporte y hacer la logística europea más eficiente y competitiva.

- El proyecto MARATHON (MAke RAil The HOpe for protecting Nature), cofinanciado por la Comisión Europea en el marco del 7º Programa para I+D, ha ensayado ya con éxito en enero de 2014 un tren de 1.500 metros entre Lyon y Nimes con la intención de la puesta en operación comercial a partir de 2016 de este tipo de trenes con mayores longitudes.

- **El ahorro de costes obtenido con el uso en España de estos trenes de 750-700 metros sería crucial para la sustitución de transporte por carretera por ferrocarril** en trayectos medios y específicamente en los transportes entre fábricas y puertos, que forman un tramo de gran importancia y con mayor desarrollo futuro, gracias al papel tractor de las instalaciones portuarias en el conjunto de la cadena logística industrial.

- La mejoría en eficiencia económica por la mayor participación del tren en el actual reparto modal en los transportes a y desde puerto **supondría además un incremento sustancial de la eficiencia energética del sistema logístico, en la línea propugnada por la Comisión Europea**. A este respecto debe apuntarse que un tren de 750 metros mejora sustancialmente la eficiencia de uno de 450 metros y **puede sustituir a cerca de 50 camiones**, con una reducción a una cuarta parte en las emisiones de CO2.

	Tren de 450 metros (vehículos y piezas)	Tren de 750 metros (vehículos)	Tren de 700 metros (piezas)
Longitud de locomotora (metros)	16	16	-- --
Longitud del vagón (metros)	31	31	-- --
Nº vagones portavehículos	14	23	-- --
Nº vehículos/tren	168	276	-- --
Nº vagones portacontenedores	30	-- --	43
Nº TEUs*/tren	60	-- --	86

* TEU: twenty-foot equivalent unit

Fuente: Teirlog Ingeniería

- La adaptación de las infraestructuras ferroviarias para aceptar trenes de 750 metros en el sector de automoción, utilizable además por otras muchas industrias, **puede implicar una inversión del orden de los 150-200 millones de euros**, según las estimaciones del Programa de Actuaciones elaborado en el Grupo de Trabajo Fomento-Adif-Anfac. Frente a esta inversión, una primera evaluación del ahorro energético en la logística del sector automoción puede calcularse considerando un recorrido promedio desde fábrica a puerto, a partir de una muestra significativa de trayectos realizados habitualmente por los fabricantes de automóviles españoles. Utilizando la aplicación EcoTransIT* se obtienen los siguientes resultados:

Carga promedio por trayecto: 27.000 toneladas/año	Distancia promedio	Emisiones CO2 (ton.)	Consumo energético (MWh)
Trayecto por carretera	440 km	450	1.800
Trayecto por ferrocarril	540 km	100	650
Reducción ferrocarril vs carretera		350 (-78%)	1.150 (-64%)

* EcoTransIT: aplicación de cálculo de desarrollada y explotada por un consorcio europeo de operadores entidades relacionadas con el transporte ferroviario. www.ecotransit.org

En la hipótesis de que se realicen por ferrocarril aproximadamente la mitad de los recorridos fábrica-puerto que ahora se realizan por carretera y considerando únicamente los puertos que actualmente disponen de acceso ferroviario, **la reducción total de emisiones de CO_2 en este tipo de trayectos podría estimarse en 5.000 toneladas/año de CO_2 (-15%) y entre 17.000 y 20.000 MWh/año**.

- **Extendiendo estos ahorros a la totalidad del transporte de vehículos y piezas** de automóviles por territorio nacional, siempre que puedan realizarse por ferrocarril (es decir, se excluye la distribución capilar de vehículos a puntos de venta), **una estimación conservadora de la reducción de emisiones de CO_2 para el conjunto del sector de automoción español estaría en torno a 9.000-10.000 toneladas/año. La extrapolación de estos resultados del sector de automoción al conjunto de sectores que pudieran utilizar este tipo de transporte ferroviario eficiente situaría los niveles de reducción de CO_2 en el entorno de 90.000-100.000 toneladas/año.**

Debe buscarse la posibilidad real de aumento de longitud de los trenes en la doble vía de mejora de las infraestructuras y de mejora de la gestión para conseguir el máxima cumplimiento de este objetivo con el menor coste posible.

Los fondos europeos son una buena oportunidad para conseguir financiación. La adaptación de las infraestructuras ferroviarias para admitir trenes de mayor longitud, se perfila como elemento clave y estratégico para la consecución del doble objetivo, mejora de la competitividad industrial y reequilibrio de transporte hacia otros modos más sostenibles, adaptándose a las líneas de actuación establecidas en el Acuerdo de Asociación de España 2014-2020, siendo susceptible, en consecuencia, de posible financiación a través de los fondos europeos de inversión.

El sector podría llegar a **ahorrar cerca de 12 millones de euros al año** si se generalizase el aumento de longitud a los corredores utilizados por los fabricantes. A estos habría que sumar los ahorros relativos al transporte de piezas que alcanzaría los **6 millones de euros año.**

2. Adaptación ancho UIC: Corredor Mediterráneo/Corredor Atlántico

- Los fabricantes de automóviles necesitan corredores ferroviarios europeos de mercancías que reúnan las condiciones de continuidad, interoperatividad, capacidad y velocidad necesarias, para que sea una potente herramienta de desarrollo económico y una alternativa eficaz y eficiente al transporte por carretera..

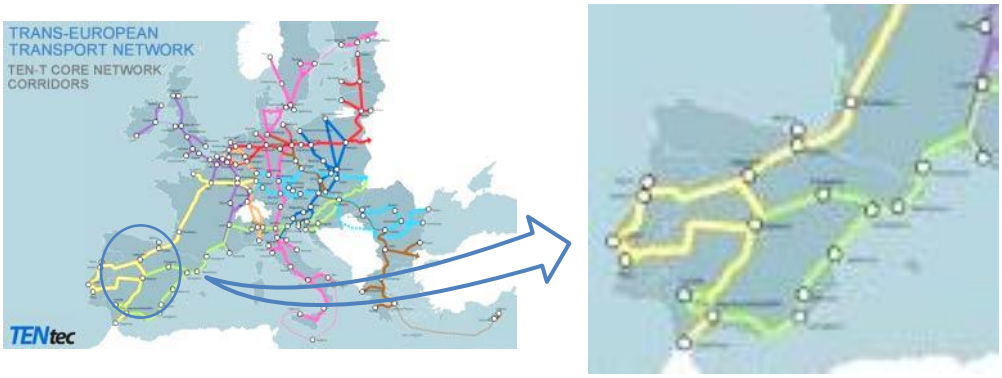
- **La eficiencia económica y energética que proporcionan los trenes de mayores longitudes se optimiza en trazados especializados que permitan altas velocidades, y largos recorridos**, sin discontinuidades entre origen y destino. **La extensión del ancho UIC a la Península Ibérica y su utilización para el transporte de mercancías constituye una oportunidad única** para conseguir una distribución modal equilibrada y ajustada a las ventajas competitivas que presenta cada modo y a su óptima interoperabilidad en un mallado eficiente que conecte los centros de fabricación con la red viaria europea y con los principales puertos españoles.

- **El logro de esta cobertura UIC en los principales tráficos de automóviles permitiría la inclusión real del modo ferroviario en la estrategia logística de las grandes empresas fabricantes**, cuyos niveles de producción y exportación están creciendo sistemáticamente a pesar de la sobrecapacidad existente en Europa. Esta tendencia al alza de la actividad del sector en España debería acompañarse y reforzarse con la progresiva disponibilidad de medios de transporte eficaces que hagan más competitiva a la industria y reduzcan significativamente la huella de carbono del transporte de mercancías.

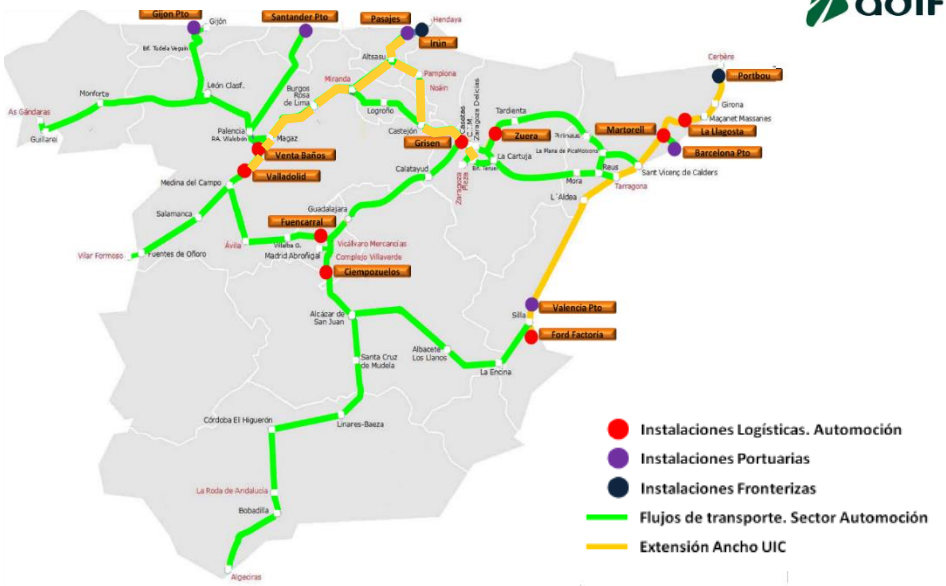
- **Un programa sistemático de extensión del ancho UIC a los principales tráficos del sector reforzaría crucialmente el modo ferroviario** en grandes volúmenes y distancias medias-largas, especialmente en tráficos internacionales, tanto en solitario como en combinación con otros modos, especialmente el marítimo.

- **El aumento de eficiencia económica mejoraría la competitividad no sólo de la automoción sino del sector industrial en su conjunto, proporcionando además una importante vía de reducción de las emisiones de CO_2**. Ambos objetivos se encuadran perfectamente en los programas europeos (Red Transeuropea de Transporte TEN-T y Corredores 4 y 6 del Reglamento 913/2010).

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK. TEN-T Core Network Corridors



PROPUESTAS DE ACTUACIÓN. INFRAESTRUCTURAS DE LÍNEA. EXTENSIÓN ANCHO ESTÁNDAR



La conexión directa de las fábricas con sus principales mercados, sin discontinuidades por la diferencia de ancho, resulta fundamental para la reducción de los costes logísticos, colocando a las fábricas en una situación más competitiva.

Estas inversiones serían también susceptibles de financiación con fondos europeos al favorecer un reequilibrio intermodal fomentando la eficiencia y la reducción de emisiones.

La utilización de trenes con longitud 700-750m en ancho UIC desde factoría supondría un **ahorro de 7 millones de euros anuales** al conjunto de fabricantes e importadores.

3. Flexibilidad en terminales y tarifas competitivas

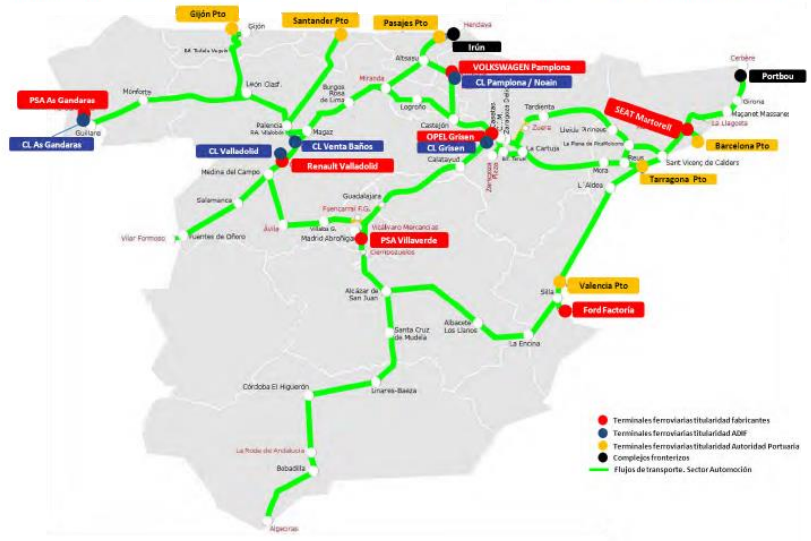
- Las infraestructuras nodales son claves para el transporte ferroviario del sector en su doble función en la cadena logística:

  - Organización del transporte ferroviario a través de un amplio esquema de servicios y operaciones (formación de trenes, planificación de la carga, manipulación de la mercancía, actuaciones sobre el material, documentación, etc.

  - Cambio de modo de transporte ejerciendo un papel clave en el desarrollo de la intermodalidad.

- En el Acuerdo de Colaboración ADIF- ANFAC se han identificado las terminales más relevantes para el sector del automóvil, tanto de titularidad pública como privada, sobre las cuales se estudiarán todos los aspectos relevantes en relación con su flexibilidad y adaptación a las necesidades de fabricación, tarifas y las actuaciones necesarias desde el punto de vista de las infraestructuras (accesos y 750m).

C. Adecuación y optimización de nodos y accesos ferroviarios preferentes para el sector de automoción. Mapa 3



- Es necesario un mejora de la calidad del servicio ferroviario para responder a las necesidades de la demanda en el transporte de mercancías del sector del automóvil por las siguientes razones:

  - La flexibilidad a la demanda es insuficiente para las necesidades del servicio. El transporte por ferrocarril requiere de un proceso de planificación complejo, (asignación de RR.HH., material rodante y tracción), y además debe disponerse de surcos en el tramo deseado, lo que obligan a establecer los planes de transporte con mucha antelación, limitando el nivel de respuesta a la demanda.

- La capacidad de reacción para responder a necesidades puntuales de la demanda o a incidencias imprevistas es limitada por lo que debe indagarse en fórmulas que permitan avanzar en esta dirección.

- Falta de una conexión adecuada entre las terminales ferroviarias intermodales y los centros de transporte de carretera y otras plataformas logísticas. Es necesario que las plataformas logísticas intermodales existentes busquen fórmulas de colaboración entre ellas, superando el concepto de unimodalidad para incidir en el de multimodalidad.

- Poca amplitud de horarios de prestación de servicios: Las terminales ferroviarias tienen actualmente horarios restrictivos para ofrecer un servicio de calidad comparable al de la carretera; esto se agudiza los fines de semana, donde las terminales de ADIF no prestan servicio os es muy limitado, por lo que se obliga a realizar la circulación de trenes solo en los días laborables.

Una vez identificadas las terminales de importancia para el sector, deberá analizarse los problemas concretos que presentan cada una de ellas, para acordar con la administración las posibles soluciones que hagan de ellas unas terminales competitivas y flexibles acordes con un sector exigente en costes y tiempos.

Sólo en costes directos, relacionados con acceso a tarifas más competitivas por la utilización de la auto-prestación y mayor liberalización de los servicios complementarios, el sector podría **ahorrar en la circulación actual de trenes más de 2 millones de euros al año**.

4. Capacitación de operadores en terminales privadas

- Actualmente los operadores que trabajan en las terminales ferroviarias privadas se les exige un conjunto de pruebas y habilitaciones, lo que supone el coste de tasas y desplazamiento para acceder anualmente a la habilitación del personal que trabaja dentro de los centros fabriles.

- En los centros fabriles ya cuentan con programas propios de formación de personal en cumplimiento de sus sistemas de aseguramiento de la calidad según norma ISO u otras certificaciones equivalentes de igual o, incluso, superior exigencia, además de los programas de prevención de riesgos laborales. Los programas de formación establecidos por estos sistemas de calidad son periódicamente revisados y auditados por entidades independientes reconocidas por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC).

- Norma discriminatoria frente al modo de transporte terrestre carretera para el que no se exigen este tipo de habilitaciones, reguladas por el Ministerio de Fomento, Dirección General de Tráfico u otro organismo oficial, para el personal que dirige y, en su caso, realizan las operaciones de carga y descarga de camiones o semirremolques.

- Inoperatividad de la norma en el ámbito de transportes internacionales: Dada la inexistencia de normas conocidas análogas en otros países del ámbito europeo, la O.M. que lo regula resulta inoperante en aquellos tráficos cuyas cargas y/o descargas se producen en centros fuera del territorio nacional.

- FAPROVE - AECOC y otras asociaciones han solicitado la supresión de este punto de la norma y la creación de un grupo de trabajo donde estén representadas las asociaciones de empresas afectadas, con el fin de **evaluar su eficacia y procedencia, proponiendo aquellas modificaciones que se entiendan oportunas**, en línea con lo establecido en el resto de países europeos, y sin perjuicio de un adecuado nivel de seguridad en la circulación.

Deben eliminarse o reducirse los costes que soporta la industria y que resultan innecesarios o sin justificación. Deben analizarse alternativas para las habilitaciones del personal de las terminales privadas que no pasen por un exceso de exigencias que se traduzcan en costes adicionales para el sector, manteniendo las condiciones de seguridad necesarias en el transporte por ferrocarril.

5. Promover la consideración del transporte de vehículos como servicio esencial en el caso de conflictos en el transporte ferroviario

- En la actualidad, **los servicios mínimos ferroviarios aseguran únicamente el tráfico de piezas y componentes** de tal forma que se pueda garantizar el correcto aprovisionamiento de las fábrica e impedir las paradas técnicas de las mismas.

- **En virtud de los convenios laborales establecidos, el vehículo terminado no está incluido dentro de los Servicios Mínimos Ferroviarios en caso de huelga.** No obstante, si, en caso de conflictos, las fábricas no consiguen dar salida a su producción de vehículos terminados se puede llegar a producir una situación de saturación de las campas de vehículos situadas en las fábricas de vehículos. Con ello, aumentaría igualmente el riesgo de parada de la producción. Esta circunstancia se ve agravada por la escasa capacidad de almacenamiento de las campas de las plantas de fabricación lo que supone un aumento considerable en estos casos del riesgo de parada de las fábricas.

Se propone la consideración del transporte de vehículos como servicio esencial en el transporte ferroviario de forma que se contemple como mercancía prioritaria para la industria junto con los componentes que aprovisionan las fábricas. Esta propuesta está incluida en el Informe elaborado bajo el Acuerdo de Colaboración ADIF – ANFAC.

5.2. Transporte por carretera

El transporte por carretera es imprescindible para tanto para la distribución de vehículos, especialmente necesario en la distribución capilar, y para el aprovisionamiento de las fábricas, dadas las características que lo definen:

- La **flexibilidad** en términos de horarios, capacidad y rutas
- La **capilaridad** que le permite efectuar trayectos directos entre fábricas, plataformas de intercambio modal, campas, puertos y concesionarios.
- La **rapidez**
- La **compatibilidad en el ámbito internacional**

No obstante, existen una serie de **condicionantes que limitan la utilización de este modo de transporte y que deben tenerse en cuenta para sacar adelante medidas que puedan compensarlo:**

- **El alto coste energético** que ha ido en aumento en los últimos años y le ha reducido su capacidad de competencia con otros modos.
- **Endurecimiento de la normativa medioambiental,** a pesar de los esfuerzos realizados por los fabricantes de camiones en materia de I+D+i que han derivado en vehículos con menores consumos energéticos y con emisiones que se sitúan por debajo de los límites reglamentarios.
- **La actual normativa sobre tiempos de espera que tiene impacto en la actividad y su competitividad** al modificar los tiempos de conducción y descanso que afectan de manera importante al coste del transporte, restándole parte de la flexibilidad que le permite ser competitivo frente a otros modos.

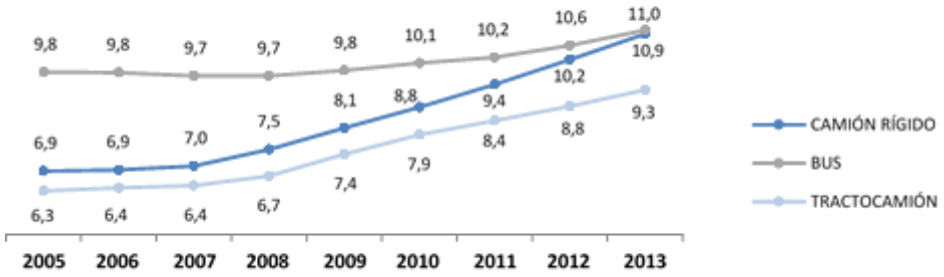
5.2.1. Propuestas de actuación

Para la mejora de este modo de transporte, se derivan las siguientes acciones.

1. Ayudas a la renovación del parque

- **La crisis económica y financiera ha tenido un efecto devastador en el parque de vehículos de carga** aumentando de forma muy significativa la edad media del parque. Los vehículos industriales más pesados presentan una evolución muy negativa con reducción de flotas y aumento de la edad media en 8 meses por año desde que comenzó la crisis. **El envejecimiento del parque** supondrá un fuerte retroceso en el camino iniciado para conseguir un transporte más sostenible, más seguro y, sobre todo, más económico **además de hacer al transporte español menos competitivo frente a sus competidores europeos al no dar la calidad de servicio necesaria.**

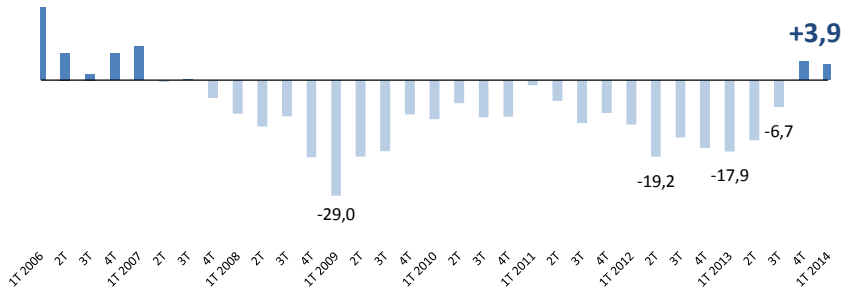
Envejecimiento del parque



Fuente: Anfac

- **La recuperación económica necesita de una oferta suficiente de transporte:** La desaparición de flotas durante el periodo de crisis ha reducido la oferta de transporte de forma muy significativa. Deben tomarse medidas para garantizar que se cubrirá la demanda esperada. Desde comienzos de 2014 ya se está produciendo una recuperación de la demanda de transporte.

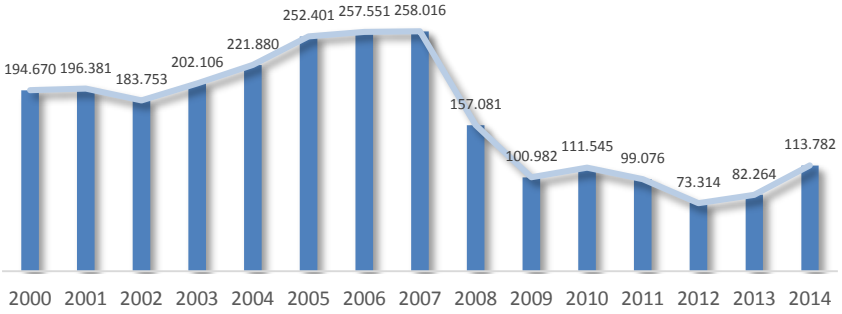
Toneladas transportadas por carretera
Datos trimestrales % var. interanual

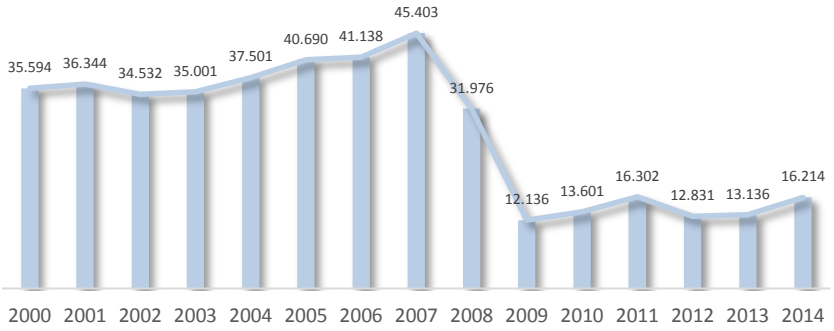


Fuente: Anfac

- El PIMA Aire está teniendo un efecto muy positivo sobre la renovación del parque de los vehículos comerciales ligeros animando la demanda de este tipo de vehículos.

- La puesta en marcha del PIMA Transporte y la financiación del Banco Europeo de Inversiones, será el punto de partida para una verdadera recuperación de la demanda y del rejuvenecimiento del parque. Se trataría de dos medidas complementarias, el PIMA transporte que daría ayudas al achatarramiento de vehículos y la concesión de créditos a la compra de vehículos industriales por parte del BEI permitiendo que las condiciones sean más favorables que las de mercado en un momento que todavía existen restricciones al crédito. Estas medidas deben potenciarse y ampliarse, en lo posible.





El mercado ha caído un 70% respecto del nivel pre-crisis, con cifras de matriculación inferiores a las de hace 2 décadas.

Fuente: Anfac

Las flotas de vehículos se han reducido de forma significativa en el periodo de la crisis, viéndose además, acompañado por un fuerte envejecimiento de los vehículos. Todo ello, supone una falta de medios de transporte ante la recuperación del mercado y la producción del sector.

El sector, privado del transporte, que sale de una profunda crisis y que sigue teniendo ciertas dificultades de financiación, difícilmente podrá realizar la recomposición de una flota eficiente y competitiva sin las ayudas que impulsen esta renovación.

2. Aumento de capacidad de los camiones

La evolución tecnológica tanto en vehículos como infraestructuras y el necesario avance hacia eficiencias económicas, medioambientales y de seguridad vial aconsejan el aumento progresivo de los límites máximos impuestos a la circulación de vehículos para adaptarlos a la innovación tecnológica y a las necesidades de competitividad del transporte de mercancías.

Además, la normativa comunitaria contempla la posibilidad de establecer a nivel nacional excepciones a los límites generales en determinados casos y, de hecho, en los últimos años se están implantando en otros Estados miembros de la Unión Europea excepciones a dicha norma.

2.1 Incremento de altura máxima hasta 4,5 m para la carga general

- **El aumento de altura mejora fuertemente la eficiencia y reduce el número de camiones en circulación.** Permitirá aumentar mucho el volumen de carga, que es el factor crítico en el transporte de mercancías de densidad de carga relativamente baja implicando:
  - Reducción del coste del transporte, lo que abarata la logística y los costes de las mercancías.
  - Menor número de vehículos en circulación, con efectos externos positivos en consumos energéticos, congestión y medioambiente. Para un tráfico regular tipo, como el utilizado para carrocerías entre fábrica de automóviles y puerto, que implica del orden de 2.300 camiones/año, la reducción sería del 35%, es decir, de alrededor de 900 camiones/año.

- **Favorecerá la reducción de los tiempos de aprovisionamiento:** En logísticas muy afinadas como ocurre en las cadenas de producción en serie, la reducción del número de desplazamientos genera un acortamiento muy importante de los tiempos de aprovisionamiento, mejorando la competitividad global.

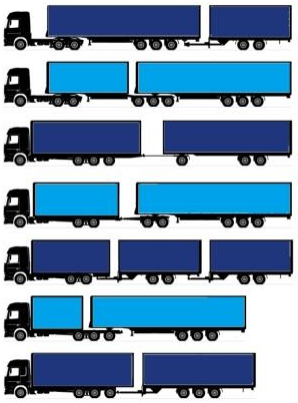
- **El importe estimado de ahorro anual para el sector del automóvil llegaría a los 30 millones de euros:** La ampliación del límite de altura a 4,5m permitiría incrementar la capacidad de los camiones en un 17%. El ahorro de costes de transporte por esta mayor capacidad unitaria de carga, estimado para un sector representativo como es el de automoción, sería del orden del 2-3% para una proporción de uso de estos vehículos del orden del 25%.

- **Existen en la actualidad autorización a una altura de 4,5m:** Actualmente está permitida la circulación a 4,5m de altura a portavehículos, vehículos grúa y vehículos de transporte de contenedores.

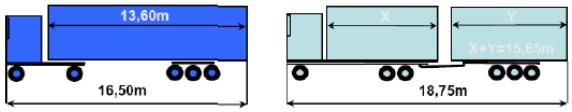
- Otros países de la UE como es el caso de Francia permiten la circulación de camiones de carga general con altura a 4,5m.

2.2 Utilización de "ecocombis" en rutas prefijadas

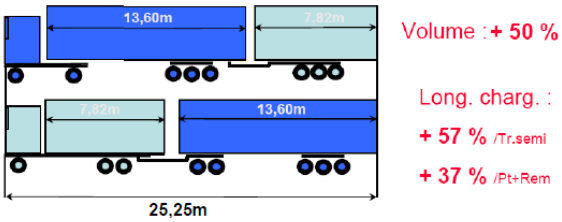
- **Se utilizan en el entorno europeo:** Este tipo de vehículos con longitud de 25,25 metros y 60 toneladas, ya está siendo utilizado en países europeos, como los nórdicos y proliferando la puesta en marcha de pruebas piloto en países como Alemania o Francia.



Directive Européenne (40 / 44 tonnes)



Silhouettes E.M.S.



Fuente: www.evo.nl

- **Permiten una mejora de la eficiencia y una reducción de los costes externos:**

Eficiencia / competitividad	Costes Externos
• Menor combustible por tonelada-kilómetro • Menor número de vehículos en la carretera • Menor número de conductores • Mayor eficiencia y flexibilidad • Reducción de los tiempos de transporte y de los costes logísticos • Mayor compatibilidad intermodal	• Reducción de emisiones • Mejora de la seguridad vial • Menor congestión • Menor desgaste en la infraestructura viaria • Aumento de la eficiencia del transporte con el correspondiente impacto macroeconómico en los precios de las mercancías transportadas

Fuente: Anfac

- Existen muchos estudios europeos y españoles[1] que analizan las implicaciones de la circulación de este tipo de camiones de mayores dimensiones, llegando en general, a la conclusión de que las ventajas superan los posibles inconvenientes en relación con aspectos económicos, sociales o medioambientales. Así lo pone de manifiesto también la Fundación Corell[2] que destaca la reducción de precio de la tonelada/km transportada en un 22%, mejorando la productividad y eficiencia del sector, la mejora medioambiental con la reducción de emisiones de CO_2 y gases contaminantes. Todo ello, según el estudio supondría un beneficio de 700 millones de euros anuales para la sociedad española.

[1] "Innovar en la gestión de la interacción vehículo pesado-carretera", Diciembre 2011. Fundación CETMO y Ministerio de Fomento.
[2] "Efecto de la implantación del vehículo de 25,25 y 60 ton. en España"- Noviembre 2011. Fundación Francisco Corell.

- **El ahorro para el automóvil se estima en 110 millones de euros anuales:** Para un sector representativo de la industria española como el del automóvil y un uso relativamente limitado de estos vehículos (20 %, es decir uno de cada cinco), el ahorro anual estimado sería del orden de los 60 millones de euros. ("Oportunidades de Optimización del Transporte en la logística del Automóvil. Teirlog Ingeniería 2011).

2.3 Aumento de peso

- El aumento del límite máximo de masa desde las 40 Ton a 44 permitiría extender las ventajas ya mencionadas para el caso de la altura a mercancías de alta densidad de carga, en las que la restricción no es el volumen sino la masa.

- En particular, de los estudios efectuados en 2013 por el Observatorio de Costes del Transporte por Carretera del Ministerio de Fomento y por Ineco se pone de manifiesto lo siguiente:

  - Un ahorro de costes entre 200 y 400 millones de euros/año dependiendo de la proporción de vehículos de los que actualmente están en carga máxima (40ton) que pasaran a 44 Ton.
  - Un ahorro de combustible del orden de 80 millones de litros, equivalentes a más de 800 millones de kWh, que es el consumo anual residencial de una ciudad española de tipo medio.
  - En lo que se refiere a los costes externos del transporte (contaminación, congestión, seguridad vial), los ahorros estimados (Ineco, 2013) serían del orden de los 90 millones de euros/año.
  - Por el lado contrario, las estimaciones del sobrecoste de mantenimiento de los firmes lo sitúan en el peor de los casos en apenas 28 millones de euros/año, es decir un 1% del coste actual de mantenimiento.

El aumento de capacidad de los camiones es en sí misma una medida que fomenta el ahorro de emisiones medioambientales, la eficiencia energética e incide favorablemente en la seguridad vial, como consecuencia de la reducción del número de camiones circulando por las carreteras.

Adicionalmente, es una medida que reduce el coste unitario de transporte permitiendo **ahorros que podrían alcanzar los 30 millones de euros anuales para el aumento a 4,5m de altura, hasta 110 millones de euros anuales con los megatrailers y unos 25 millones por el aumento de carga de los camiones.**

3. Armonización de calendarios de restricciones de tráfico

- Existen **diferentes calendarios en la restricción de tráfico por carretera en las distintos Comunidades Autónomas, que afectan a restricciones durante determinados fines de semana del año o en períodos de vacaciones diferentes.**

- En la búsqueda de alternativas que permitan solventar los problemas asociados a las diferentes restricciones de tráfico, se han detectado las siguientes oportunidades:

  - Propuesta de **establecimiento de corredores internacionales y nacionales**, que permitan la circulación sin restricción en vías de altas prestaciones que no afecten a las ciudades.
  - **Permitir el retorno** en cualquier caso a sus puntos de origen a los camiones fuera de su base.
  - En caso de mantenerse restricciones, **armonizar el calendario**, evitando aquellas que afecten a una parte del territorio de España e inclusive de la UE

- Abordar estos temas supondría por un lado la **reducción del sobrecoste de personal** producido por las restricciones en los calendarios, y por otro la **eliminación de disfunciones en el aprovisionamiento de las factorías**.

- La Ley de Unidad de Mercado estaría amparando la búsqueda de medidas que reduzcan las consecuencias de diferentes calendarios en las CC.AA. Entre sus objetivos la ley establece el de impedir que se adopten medidas que **obstaculicen la libertad de circulación y establecimiento de las personas y la libre circulación de bienes en todo el territorio español**.

Las Conferencias Sectoriales, teniendo en cuenta la Ley de Unidad de Mercado, son el ámbito adecuado para analizar las consecuencias que tienen los diferentes calendarios de las CC.AA. y las restricciones sobre el transporte terrestre, con el objeto buscar soluciones.

La homogeneización de estos calendarios permitiendo una circulación fluida y ordenada permitiría **ahorrar hasta 8 millones anuales** en el transporte de carretera.

4. Reducción de peajes en vías de alta ocupación y definición de corredores estratégicos para el transporte de mercancías

En la actualidad, las restricciones al tráfico de los camiones suponen grandes dificultades para la planificación y organización de los tráficos por carretera. Como resultado de estas restricciones se producen:

- Concentración de tráficos al inicio de la semana de aquellos transportes que no han podido hacer la entrega durante el fin de semana.
- Necesidad de mayores niveles de stock de componentes de primer equipo
- Acumulación producto terminado en las campas de las plantas
- Paradas en tránsito de camiones a lo largo de su recorrido, al cruzar Comunidades Autónomas en días festivos.

- La habilitación de corredores estratégicos de transporte por carretera en fines de semana y festivos permitiría una mayor fluidez y homogeneidad en los volúmenes transportados a lo largo de la semana, eliminado puntas tras los festivos, simplificando la planificación del transporte y reduciendo los costes de contratación extraordinaria de medios de transporte en momento de mayor necesidad.
- Esto debe ir unido a la reducción de los costes en las vías de alta capacidad para corredores horarios previamente establecidos.

Las medidas propuestas para la mejora de la competitividad del transporte por carretera serían:

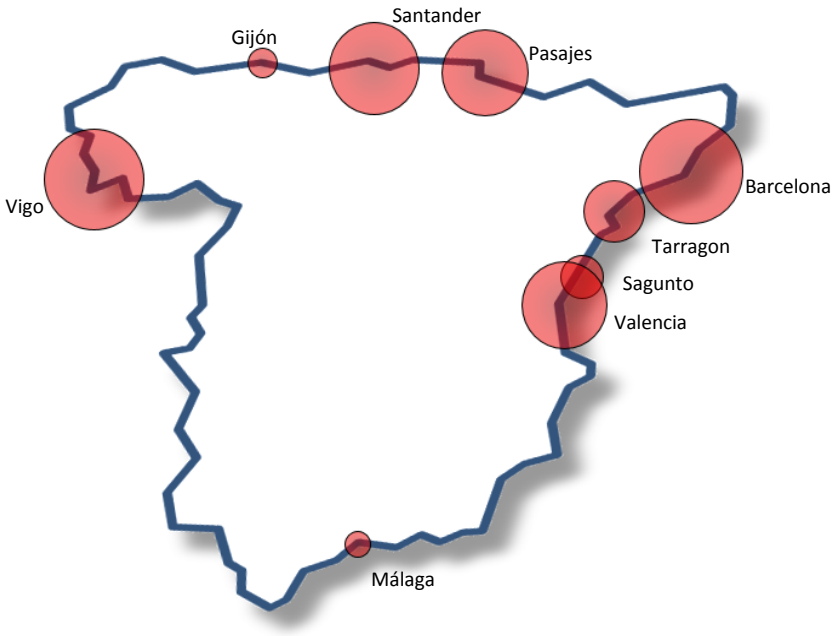
- ✓ Definición de las rutas estratégicas que transcurren a través de vías de alta capacidad y que conecten los principales centros de producción con puertos, terminales de mercancías, proveedores, campas, etc.
- ✓ Facilitar el acceso a dichas rutas habilitando corredores horarios a lo largo de estas rutas mediante la concesión de permisos especiales de tránsito en horarios de baja densidad/saturación
- ✓ Reducción del coste de acceso a vías de alta velocidad (autopistas y radiales) mediante la reducción de los coste del peaje.

El transporte por carretera sería más competitivo y rápido, flexibilizando la normativa de circulación en festivos y en horarios de baja ocupación, definiendo rutas estratégicas que disfruten de permisos especiales para horarios especiales de tránsito y reducción de peajes en horarios de baja densidad/saturación.

Todo ello, permitiría al sector unos **ahorros entre 0,5 y 1,6 millones de euros al año** dependiendo del nivel de descuento aplicado.

5.3. Transporte marítimo:

- El sector del automóvil utiliza de forma intensiva en la península 9 puertos, que forman parte del conjunto de puertos de interés general.



Fuente: Anfac

- El transporte marítimo es fundamental para el sector del automóvil como exportador neto: Su utilización se ha ido incrementado en los últimos años, situándose desde 2013 incluso por delante en cuota a la demanda de transporte por carretera. En concreto, en el año 2014 un total de 2.469.206 vehículos fueron transportados en los puertos españoles, 720.059 de ellos en importación y 1.749.147 en exportación. Este avance ha sido posible gracias a las mejoras de los servicios en los puertos españoles para el automóvil, algo que se pone de manifiesto en las valoraciones logísticas.

Fuente: Anfac

- La clave para seguir potenciando el transporte marítimo está en la mejora de su competitividad reduciendo los costes para los usuarios, la mejora de la calidad del servicio, y la potenciación de su interconexión con el transporte terrestre.

5.3.1. Propuestas de Actuación

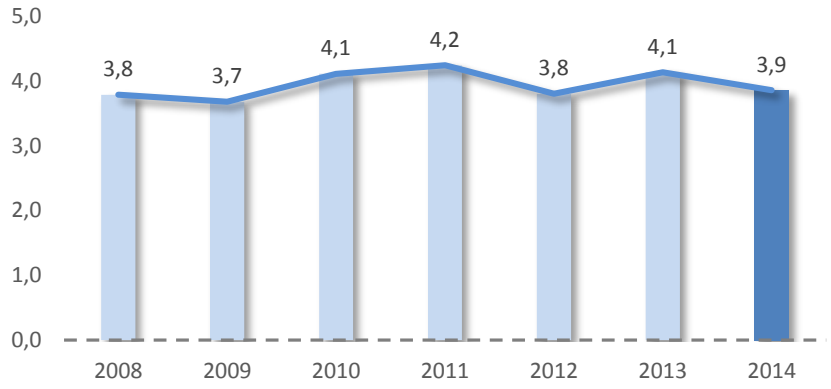
Enmarcada la importancia de este modo de transporte, se proponen las siguientes medidas concretas para mejorar:

1. Mejora de la conexión terrestre con los puertos: viaria y ferroviaria

- De los 9 puertos españoles que utiliza el sector del automóvil, todavía hay 2 puertos que no disponen de infraestructuras ferroviarias haciendo imposible su acceso por ferrocarril: Vigo y Sagunto.

- Los beneficios que ofrece la intermodalidad ferrocarril-barco se pone de manifiesto en la utilización intensiva que realizan los fabricantes de vehículos, tanto para la exportación como importación, en aquellos puertos en los que está disponible. Este aspecto está muy valorado al proporcionar una eficiencia coste/unidad muy relevante cuando se trata de mover, como es el caso, grandes cantidades de vehículos.

Valoración acceso ferrocarril en puertos



Fuente: Anfac

- Los accesos viarios a los puertos son también de gran relevancia para los fabricantes de automóviles, utilizándose para la distribución capilar dentro de la península o para la llegada de vehículos desde distancias más cortas, donde el ferrocarril no resulta competitivo.

- Los puertos situados en las grandes ciudades presentan una mayor problemática en sus accesos viarios. Los accesos suelen colapsarse en horas punta impidiendo una buena programación del transporte en su acceso. En este sentido, sería conveniente la mejora de los accesos con las soluciones que requieran en cada caso: puentes y túneles que eviten cruces con el transporte ferroviario u otros nudos viarios, circunvalaciones, etc.

- **El fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria ayudará a mejorar los accesos a los puertos:** Sus recursos se aplicarán exclusivamente a la financiación de la construcción de infraestructuras de conexión viaria y ferroviaria. Este fondo ha sido aprobado recientemente con el fin de impulsar la financiación pública en las infraestructuras terrestres y se nutrirá de préstamos procedentes de Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias.

El sector necesita una red verdaderamente intermodal que dé continuidad al proceso de transporte por lo que supone de reducción de costes y acortamiento de tiempos, todo ello con implicaciones en la competitividad del sector.

Debe sacarse el máximo partido a la creación del fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria, así como a la financiación europea (Conectar Europa y FEDER) para que la mejora se produzca a corto/medio plazo y puedan ser aprovechadas por el sector que se encuentra en un momento de potenciación de su producción y consolidación del mercado al alza.

La conexión de todos los puertos al ferrocarril y su máxima utilización, sin restricciones de gestión de las vías, ni sobrecostes por su gestión en el interior de los puertos, permitirá **un ahorro de cerca de 35 millones de euros** al sector.

2. Continuar con la reducción de los costes portuarios

- **La reducción de las tasas portuarias son un punto de partida necesario para la mejora de la competitividad de los puertos:** la reducción de las tarifas portuarias que se llevó a cabo en 2013 y que abarcaron a la tasa de ocupación, la tasa del buque, la tasa de la mercancía y la de tránsito, suponen un avance importante en la reducción de costes para los usuarios portuarios, potenciando el transporte marítimo. El sector del automóvil lo valora muy positivamente y en línea con las solicitudes históricas realizadas por el sector. En particular, la modificación del régimen de estimación simplificada de la T3 para los vehículos en régimen de mercancía que aplica ahora para los vehículos de <=2.500 kg, es lugar de los de 1.500 kg, viene a adaptar la tasa a la realidad del mercado y la producción en España.

- **Análisis de los costes portuarios y su incidencia sobre el cliente final:** para poder seguir avanzando en la reducción de los costes que soportan los operadores nacionales (fabricantes e importadores) en el transporte marítimo sería conveniente tener una clara radiografía de los mismos en todas sus vertientes (servicios portuarios, coste mano de obra, tasas portuarias, costes terminal, etc.). En este sentido, el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios está llevando a cabo estudios específicos sobre la estructura de costes en los diversos tráficos marítimos. El último que ha propuesto, y que está en elaboración, es el correspondiente al "Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas" el cual no incluirá el análisis del tráfico de los buques car-carrier, es decir, los utilizados por el sector del automóvil para el transporte de vehículos. Consideramos conveniente que, aprovechando la metodología e información que aportará dicho estudio, se realice un estudio específico de la estructura de costes de los tráficos de carga rodada para los buques car-carrier.

- **Costes de la estiba:** En este momento se está a la espera de los desarrollos normativos necesarios para dar cumplimiento a lo establecido en la sentencia del Tribunal europeo que considera que el modelo de estiba español no está acorde con el Tratado de la Unión. Entendemos que, de abrirse un proceso en esta línea, debe aprovecharse la oportunidad para conseguir el modelo más eficiente posible, que responda a las necesidades de la industria española tanto en flexibilidad como en coste. El sector debe pagar a precios de mercado lo que realmente utiliza del servicio de la estiba.

- **El arqueo bruto (GT ó Gross Tonnage), variable utilizada para fijar las tasas portuarias, precios y tarifas de los servicios básicos al buque, perjudica a los barcos especializados en transporte de vehículos (car-carriers).** La aplicación del cálculo a partir del GT viene determinado por un Convenio internacional de 1969 y está basado en el cálculo del especio bajo cubierta, lo que penaliza al transporte de vehículos frente al tráfico de contenedores. Los vehículos se transporta en bodega dejando gran parte del espacio vacío dado su tamaño y características mientras los contenedores, mucho más densos, viajan en especio abierto y obteniendo unas tarifas mucho más reducidas. En este sentido, se propone que se estudie la posibilidad de bonificaciones/reducciones en los puertos españoles que corrijan o suavicen la discriminación actual. Los contenedores estarían pagando gastos portuarios derivados de las tarifas de practicaje, amarre, tasa al buque y señalización marítima, que están entre un 30% y 45% por debajo de las que abonan los barcos de transporte de vehículos.

En definitiva, desde el punto de vista de la competitividad de los puertos y sus costes será necesario realizar un análisis profundo de las estructura de costes que determine aquellos de mayor relevancia para el sector del automóvil de forma que puedan conseguirse avances significativos. Serán claves los siguientes:

- Modelo de estiba acorde con las necesidades de la industria.
- Bonificaciones para los "car-carriers" en tasas portuarias, precio y tarifas de servicios básicos al buque para compensar la discriminación por el cálculo en base al Arqueo Bruto (GT).

La liberalización de la estiba, permitiendo acceso a tarifas de mercado y al pago de los servicios realmente utilizados puede suponer **una ahorro de casi 15 millones de euros al año.**

La homogenización de los tasas entre contenedores y car-carriers podría situar los costes del sector entre un 30% y un 45% por debajo de las actuales. Dependiendo de los puertos, el **ahorro por buque podría situarse entre los 10.000 y los 15.000 euros.**

3. Potenciación de la calidad de los servicios portuarios

- **Sistema de Calidad ANFAC-Puertos del Estado:** El Sistema de Calidad del Tráfico de Automóviles Nuevos en régimen de mercancía que en el año 2004 puso en funcionamiento ANFAC y Puertos del Estado tiene como objetivo *mejorar la calidad en la gestión portuaria específica del sector del automóvil*.

Este Sistema está basado en la Certificación de la calidad del servicio según el Referencial de Servicios aprobado para cada puerto por un Comité de Seguimiento formado por ANFAC y Puertos del Estado. Dicho Referencial de Servicios define las características y compromisos de calidad mínimos relativos al servicio prestado al tráfico de automóviles nuevos sobre el que las empresas Certificadoras evalúan el cumplimiento de los requisitos de calidad. Todas las organizaciones miembros de cada Comunidad Portuaria pueden solicitar el "Certificado de Calidad" teniendo este una vigencia anual.

Este Sistema permite implicar en la mejora de la calidad a todos los agentes de la Comunidad Portuaria y sensibilizarles de las peculiaridades del sector. Por otro lado, el cliente final de los servicios del puerto podrá conocer mejor las condiciones en las que se desarrolla la prestación del servicio y podrá, además, valorar el nivel de calidad que ofrecen los distintos puertos que tienen Tráfico Marítimo de vehículos.

Desde su puesta en funcionamiento en junio de 2004 todos los puertos disponen del Referencial de Servicios específico sobre el que las distintas organizaciones, públicas o privadas deben de certificarse. En la actualidad aproximadamente el 80% de las organizaciones que están relacionadas con el transporte de vehículos disponen del "Certificado del Calidad".

Aspectos analizados para la obtención del "Certificado de Calidad"

Infraestructuras, Instalaciones y Equipos.

Gestión de Recursos.

Protección y Seguridad.

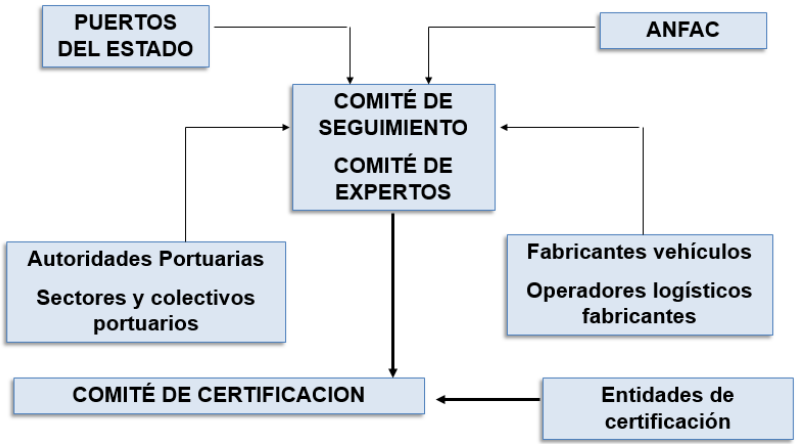
Gestión del Tráfico.

Servicios al Vehículo (operaciones, manipulación y servicios a la mercancía).

Servicios al Buque.

Atención al cliente y partes interesadas.

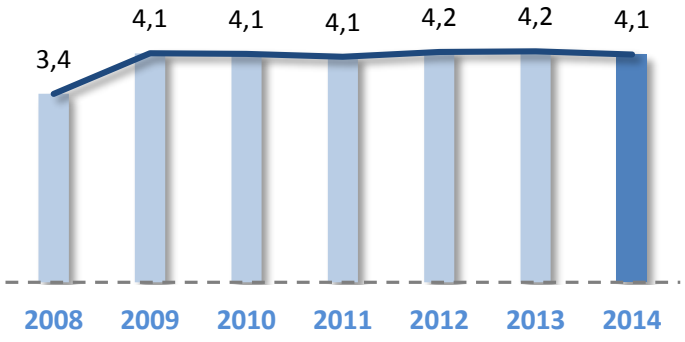
ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE CALIDAD



- **Los Informes de Valoración que anualmente elabora y publica ANFAC, viene a completar este Sistema de Calidad,** al ofrecer un retorno de la opinión de los clientes sobre los diferentes puertos y terminales. Como se ha puesto de manifiesto anteriormente la valoración ha ido mejorando al avanzar en la concienciación por parte de las Comunidades Portuarias en relación con el transporte del vehículo.

- **Calidad del servicio de estiba:** El sector del automóvil considera que la calidad ofrecida por los estibadores es buena en general y su valoración en los informes anuales realizados por ANFAC, así lo pone de manifiesto. Esta valoración ha ido mejorando a lo largo de los años por la potenciación de la formación del personal por parte de las terminales y los fabricantes.

Ilustración 6 - Evolución de la valoración del personal de estiba en la manipulación de vehículos



Fuente: Anfac

4. Fomentar las autopistas del mar

Las autopistas de mar son una excelente opción para el transporte de carga rodada y en particular el movimiento de vehículos nuevos en régimen de mercancía. Los grandes volúmenes que mueven los puertos en este modo de transporte hacen que las autopistas del mar tengan cubiertas sus líneas y reduciendo los costes para los cargadores. La experiencia con las líneas ya en marcha ponen de manifiesto este hecho, lo que permite plantearse su extensión a otros puertos, en especial en el Mediterráneo.

- **La autopista del mar Gijón - Nantes ha tenido un gran éxito durante el periodo de funcionamiento 2010-2014:** A lo largo de los cuatro años de funcionamiento de la esta autopista del mar apoyada por un acuerdo entre los gobiernos español y el francés se ha conseguido consolidar una línea de gran interés para el sector del automóvil. En concreto, esta línea ha estado transportando 25.000 turismos nuevos 3.000 camiones nuevos al año fabricados en España.

- **La autopista del mar Vigo – Saint Nazaire es de gran interés para el sector del automóvil** teniendo en cuenta la cercanía de alguna de las fábricas de automóviles en España y la puerta de salida de otros sectores hacia Francia. Esta línea está en marcha desde enero y se espera un buen aprovechamiento por parte del sector del automóvil.

Teniendo en cuenta la exitosa experiencia para la industria de las autopistas del mar puestas en marcha en España (Gijón – Nantes/ Vigo – Saint Nazaire), estas iniciativas deberían promoverse por el Gobierno español, analizándose, además, otros recorridos que pudieran ser de interés, en especial en el Mediterráneo, y que favorecerán no sólo a la industria del automóvil, sino para el resto de la economía española al favorecer el transporte Ro-Ro.

5. Reducción de costes en el paso del Estrecho Algeciras - Marruecos

En los últimos años y como consecuencia de la potenciación de Marruecos como fabricante de automóviles, se está potenciando la relación comercial entre las fábricas españolas del sector de automoción. Adicionalmente el mercado del

Norte de Africa, con su potencial de crecimiento, es importante para la atracción de mayores cargas de trabajo a nuestras fábricas. Por ello, es importante contar con costes de transporte competitivos que conecten la Península Ibérica con Marruecos.

Sin embargo, el coste de paso de mercancía a través del estrecho de Gibraltar es enormemente elevado en comparación con el cruce de otros estrechos.

Ejemplos concretos:

Algeciras → Tánger (14 Km) es entre un 250% y un 300% más caro que la travesía Calais → Dover (36 Km)

Algeciras → Tánger (14 Km) es entre un 150% y un 190% más caro que la travesía Le Havre → Porsmouth (170 Km)

Deben buscarse soluciones al excesivo coste del paso del estrecho entre Algeciras y Tánger, ya que el mercado del Norte de África de gran importancia para potenciar la fabricación de vehículos y de partes y componentes en España. Las grandes diferencias de precio para el paso de estrecho comparado con alternativas marítimas procedentes de otros países europeos están reduciendo la competitividad de nuestras fábricas e impidiendo posicionarnos en un mercado en crecimiento, como es el del norte de África, que por cercanía debería favorecer a nuestro país.

5.4. Transporte aéreo:

- El sector del automóvil utiliza de forma ocasional el transporte aéreo para el movimiento de piezas. En determinadas circunstancias es necesario mover piezas y componentes de aprovisionamiento de las fábricas como consecuencia del fallo en otros modos de transporte habitualmente utilizados. Por lo tanto, es un modo de transporte utilizado en circunstancias no previstas y de urgencia y con el propósito de que no se produzca una parada de la línea de producción.

5.4.1. Propuestas de Actuación

Enmarcada la importancia de este modo de transporte, se propone la siguiente medida concreta para conseguir un servicio acorde a las necesidades de los fabricantes:

1. Ventanilla única 24X7 para permisos de aterrizaje a naves extracomunitarias

De forma ocasional los fabricantes de automóviles contratan el servicio de transporte aéreo para conseguir la llegada urgente de determinados componentes o piezas que, por circunstancias ajenas a la fábrica, no podrán llegar tal y como estaban programadas por el otro modo de transporte.

Las características de las piezas a transportar, en general de gran volumen y peso, hacen necesario que se contraten naves extracomunitarias, las cuales necesitan permisos especiales para aterrizar en cualquier aeropuerto de la Unión Europea. Dado lo imprevisible de la necesidad de utilización de estas naves por parte del fabricante, al tratarse de "transportes de emergencia" para no parar la fábrica, en muchas ocasiones no es posible realizar los trámites con la antelación necesaria y requerida actualmente por los procedimientos en el ámbito aeroportuario.

En el caso de que esta urgencia se produzca en horario de diurno y en días laborables, la obtención de los permisos no es un problema, pero en el caso de que esta necesidad surja en fin de semana o a partir de la finalización del horario laboral, algo que sucede de forma frecuente cuando se requiere de este transporte, es imposible obtener los permisos a tiempo, debiendo esperar al día siguiente o al primer día laborable posterior. Por ello, se propone que se establezca un contacto con servicio de 24 horas los 7 días de la semana que solucione y gestione los permisos especiales. Los grandes aeropuertos de España a los que irían destinados estas aeronaves tienen servicio las 24 horas, por lo que se trataría de establecer para casos fuera de horario de oficina la "ventanilla única" que atendería estos casos excepcionales.

Las fábricas utilizan el transporte aéreo para el transporte de componentes y piezas en situaciones de emergencia, en el caso de un fallo en la cadena logística programada, para que la mercancía llegue a tiempo y se pueda evitar la parada de la línea de producción por falta de material.

En estas circunstancias es necesario disponer de una "ventanilla única" que cuenta con horario 24x7 para gestionar los permisos de estas aeronaves, dada la imprevisibilidad de la necesidad de este servicio.

5.5. Medidas Generales

Aparte de las propuestas específicas para mejorar en calidad y competitividad los diferentes modos de transportes, hay medidas que afectan positivamente a todos los modos de transporte.

1. Mejora de la calidad de los servicios

El fomento de la calidad en los servicios logísticos debe ser una prioridad ya que impulsa el mejor servicio al mejor precio. Una logística de "excelencia" favorecerá la competitividad de la industria en general y la de automoción en particular.

El Ministerio de Fomento tiene prevista en la "Estrategia Logística" una medida concreta con el objetivo de favorecer estándares de calidad del servicio, principios de transparencia, respecto a la libre competencia, al medioambiente, minimización de riesgos laborales, etc. Esta línea de trabajo está enmarcada en el Programa de Regulación, gestión y supervisión de la Estrategia Logística puesta en marcha por el Ministerio. Está previsto que se disponga de un primer "Código Común de buenas prácticas del Sector" a mediados de 2015.

Esta es una buena iniciativa cuyo amplio enfoque permitirá fomentar estándares de calidad necesarios para conseguir que la industria pueda competir con mejores costes y servicios y, que además, lo haga en unas condiciones excepcionales de transparencia y "buen hacer" en ámbitos tan importantes como el medioambiente y los riesgos laborales.

ANFAC está plenamente comprometida con la búsqueda de la mejora de la calidad en los servicios, tanto mediante los "informes de valoración logística" de todos los modos de transporte, en los que se establecen indicadores de seguimiento de la percepción de la calidad por parte de los fabricantes de automóviles, como a través del "Sello de calidad" puesto en marcha con Puertos del Estado y específico para la Comunidad Portuaria y con el objetivo de que su obtención permita bonificaciones en las tarifas portuarias.

La calidad de los servicios logísticos garantiza una mayor competitividad a la industria, fuertemente dependiente de estos. Debe aprovecharse la puesta en marcha de iniciativas por parte del Ministerio de fomento para el impulso de la calidad de los servicios logísticos y la "entidades de excelencia" en este ámbito.

2. Formación de excelencia

Para alcanzar servicios de calidad es esencial una formación específica y de "excelencia" para el transporte y la logística que aborde las verdaderas necesidades del sector, tanto a nivel de grado medio como superior.

En este sentido, el Ministerio de Fomento tiene previsto una actuación concreta dentro de la Estrategia Logística a llevar a cabo a lo largo de 2015 y 2016. Entre los cometidos estará la de establecer un Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales que integre un inventario de capacidades y competencias profesionales del transporte de mercancías y la logística.

Este impulso por parte del Ministerio será fundamental para reorganizar el sector y mejorar la formación, dotando a la industria española de una de los pilares básicos para un servicio de calidad.

Debe mejorarse y adaptarse la formación en logística y transporte actual, tanto a nivel medio como superior, para ofrecer al sector profesionales acordes con sus necesidades. Debe aprovecharse la iniciativa del Ministerio de Fomento para conocer las capacidades y competencias que se demandan y acomodar los contenidos en la formación actual existente.

3. Racionalización de calendarios

La existencia de días festivos salteados a lo largo del calendario de la semana supone un coste importante al verse las fábricas obligadas a asumir gastos extraordinarios de energía y una pérdida de competitividad o bien a negociar acuerdos con los trabajadores para reorganizar la producción y concentrarla al principio o al final de la semana.

Sería necesario regular un marco que racionalizara la distribución de los festivos, siguiendo la costumbre habitual en otros países, especialmente los anglosajones. No se trataría de hacer un movimiento general, sino de algunas festividades que por el calendario de ese año pudieran estar causando un perjuicio mayor.

Sería necesario un marco que racionalizara la distribución de festivos a lo largo de la semana para evitar sobrecostes excepcionales a la industria por la falta de continuidad en la producción.

4. Impulsar la conexión con Europa

- **La Comisión Europea ha puesto 11.900 millones de euros a disposición de los Estados miembros para la financiación de mejoras en las conexiones europeas de transporte en el marco del mecanismo "Conectar Europa".** La financiación se centrará en los nueve corredores definidos en la red principal y abarcará todos los modos de transporte (carretera, ferrocarril, vías de navegación interior, transporte marítimo y aéreo) y, en particular, las plataformas de conexión entre los distintos modos (puertos marítimos, aeropuertos, terminales ferroviarias y de carretera).

  Según la comunicación de la Comisión Europea "Los corredores se centrarán en la integración modal, la interoperabilidad y el desarrollo coordinado de las infraestructuras, en particular en los tramos transfronterizos, las infraestructuras de transferencia modal, y los cuellos de botella.

  Los corredores potenciarán el desarrollo de los sistemas de gestión del tráfico y fomentarán la adopción de servicios sostenibles de transporte de mercancías y de innovación y nuevas tecnologías, por ejemplo en lo que se refiere a la oferta de infraestructuras para los combustibles alternativos. Siempre que sea apropiado, los corredores de la red principal contarán con la dimensión marítima de las autopistas del mar y con la dimensión ferroviaria de los corredores de transporte de mercancías por ferrocarril"

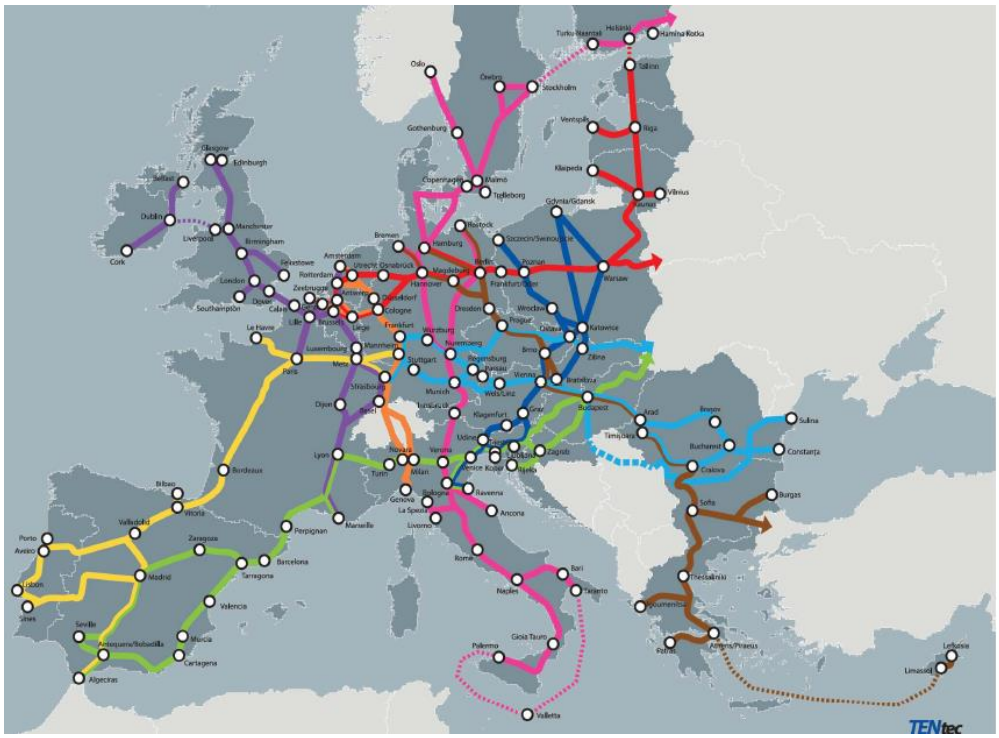


Ilustración 7 - Principales corredores Europeos

En un momento de grandes dificultades de financiación por parte del Estado español como de las empresas españolas, debe aprovecharse esta oportunidad, sin precedentes, que ofrece la Comisión Europea en el marco del nuevo mecanismo "Conectar Europa". Los correderos principales incluidos en esta iniciativa son de gran interés para el sector del automóvil.

5. Soporte 24x7 para solución de problemas urgentes en aduanas

Los fabricantes de automóviles tienen, en muchos casos, turnos nocturnos y de fines de semana para hacer frente a la demanda. Es por ello, que el aprovisionamiento de la fábrica debe ser contante y sin discontinuidades para que el sistema de máximo ajuste en la producción. Es, por lo tanto, posible que sea necesario gestionar determinadas circunstancias imprevistas en la aduana en momentos fuera del horario habitual. Cualquier circunstancia de estas características no es posible solucionarla en los horarios en los que no está activa la aduana, fines de semana y horarios nocturnos, provocando que la mercancía no pueda ser recibida en la fábrica hasta solucionada la incidencia en horario laboral.

Ante estas circunstancias se propone que se establezca un procedimiento que permita trasladar los problemas de urgencia en horario fuera del habitual. Esto permitirá evitar la discontinuidad en la recepción de la mercancía para la fábrica. Otros países como Portugal están introduciendo este tipo de servicios.

Las fábricas de vehículos trabajan en turnos nocturnos y fines de semana, por lo que es imprescindible evitar la discontinuidad en la recepción de la mercancía como consecuencia de la falta de servicio de la aduana durante horarios no habituales.

Se propone la creación de un procedimiento que permita trasladar y dar solución a problemas urgentes en horarios en los que la aduana no tiene servicio. Esto permitirá que para este tipo de situaciones haya un servicio 24x7.

6 CONCLUSIONES

El sector del automóvil se encuentra con un conjunto de retos a los que debe hacer frente y en los que la logística debe tener un papel fundamental:

- **Potenciar la producción en España** con la atracción de inversiones para nuevos modelos que permitan superar el reto de los 3 millones de vehículos en un marco de crecimiento de la demanda mundial que llegará a los 100 millones. España debe acceder a una parte de los 12 millones de vehículos que está previsto que aumente la demanda mundial en los próximos años.

- **Consolidar a España como una fábrica global:** Esta tendencia es una realidad en España, con fábricas que distribuyen en exclusiva para todo el mundo y que reciben componentes a escala mundial, pero supone grandes retos para la logística ya que tanto los países de destino de los vehículos como los de origen de las piezas y componentes se están alejando. Esta evolución irá a más en cuanto a distancia y diversidad de países.

- **Atender la demanda de transporte** en un mercado que comienza a despertar, para el que se espera un mercado de 1,5 millones de vehículos, y con una producción y exportación en ascenso que aspira a superar los 3 millones de vehículos de producción. Los medios de transporte deben ser suficientes para hacer frente a las necesidades de la industria y del país si no quiere ser un cuello de botella.

- **Avanzar en el transporte medioambientalmente sostenible y eficiente.** Como viene haciendo, la industria continuará realizando los esfuerzos tecnológicos necesarios que hacen del transporte por carretera un modo sostenible y eficiente. Todo ello, en un marco de equilibrio entre las cuotas de mercado de cada uno de los modos de transporte.

- **Incrementar la satisfacción del cliente:** La calidad del servicio logístico debe seguir mejorando para que España esté al nivel de los grandes productores de vehículos. Esto favorecerá la exportación de vehículos al mejorar en coste y eficiencia.

- **Adaptarse a la flexibilidad de la demanda**: la gran diversidad de vehículos con características muy distintas en tamaño y asociada al progresivo cambio en los gustos de los clientes es un reto al que las fábricas están sabiendo hacer frente con unas líneas de montaje flexibles y adaptadas a la fabricación bajo pedido. La logística de vehículos debe estar preparada para esta misma flexibilidad.

- **Acceder a nuevos mercados lejanos:** España debe seguir buscando mercados con potencial de crecimiento. La UE seguirá siendo nuestro principal mercado, pero ante la madurez de este mercado no se esperan grandes crecimientos en el futuro, por lo que España debe estar preparada para poder llegar a otros países más lejanos en áfrica, América y Asia.

España debe aspirar a fabricar más de 3 millones de vehículos en el horizonte de 2020, por ello, debemos adelantarnos a las necesidades logísticas tanto de corto como medio y largo plazo.

En un contexto global, España se encuentra situada en una posición privilegiada geográficamente para los flujos marítimos, donde los puertos españoles deberán jugar un papel fundamental. Esto permitirá situar a España en el mapa mundial desde el punto de vista del automóvil, al ser países fuera de Europa el origen y destino de mayor crecimiento esperado para los próximos años.

Por otro lado, la situación periférica de España respecto a Europa deberá resolverse en las conexiones terrestres, tanto de ferrocarril como de carretera, ya que, tanto el mercado como los componentes siguen siendo mayoritariamente europeos.

Las medidas propuestas pretenden abarcar de forma amplia todos los aspectos relevantes que inciden sobre la calidad, eficiencia y coste del transporte y mejorar el servicio logístico en diversas áreas relacionadas con las infraestructuras, la gestión y otras de carácter estratégico.

El conjunto de propuestas incluidas en este informe podrían conseguir un ahorro logístico cercano a los 500 millones de euros para el sector del automóvil, que supondrían 5.000 millones para el conjunto de la industria en España. Destacan los ahorros que podrían producirse por el aumento de capacidad de los camiones, que se acercan a los 140 millones de euros anuales, las mejoras en el modo ferrocarril con aumento de longitud de los trenes, ancho UIC de salida a Europa y conexión con puertos, con cerca de 62 millones anuales, o la flexibilidad y mejora de los costes de estiba, que superarían los 15 millones anuales. Todo ello supondría reducir la cuota de coste logístico sobre la producción, al menos, en dos puntos porcentuales y situarla por debajo del 8%.

En definitiva, el sector del automóvil necesita conseguir una logística de vanguardia mirando al futuro, donde no sólo sean necesarias más infraestructuras o mejor gestionadas. España debe liderar el conocimiento logístico y realizar un gran esfuerzo de innovación, ya que se está produciendo un gran aumento de su complejidad dada la globalización de la industria. Esto permitirá disponer de un elemento a favor de la competitividad de su industria sin el cual será difícil mantener la relevancia mundial. La logística debe estar preparada para el máximo de eficiencia, tener el sello de la excelencia, competir en un ámbito global, ser innovadora y flexible.