



¿Qué tres grandes cambios en el transporte llegan en enero?

Año nuevo, normativas nuevas. A un par de días de estrenar década, el sector del transporte y de la logística en España se prepara para afrontar la introducción de cambios que afectarán la forma de gestionar los flujos de mercancías. La base sobre la que se sustentan estas nuevas regulaciones es, fundamentalmente, la sostenibilidad medioambiental. No obstante, otras cuestiones como la sostenibilidad económica del sistema viario en España también será uno de los grandes protagonistas de 2020.

IMO 2020

El cambio que más debate ha generado este año en el sector marítimo es la entrada en vigor del IMO 2020 a partir del próximo 1 de enero. Se trata de una normativa impulsada por la Organización Marítima Internacional (OMI) que limita el contenido de azufre en el combustible utilizado por los buques al 0,5%. En este sentido, los Estados serán los responsables de asegurar su aplicación, cumplimiento y supervisión. La norma ya está provocando cambios en la industria

marítima a nivel global y se añade a la limitación del 0,1% en azufre establecida en áreas de control de emisiones, conocidas como zonas ECA. Además, se le sumará la prohibición de transportar fueloil no reglamentario utilizado por los buques en marzo de 2020.

La OMI ha impulsado esta medida para mejorar la sostenibilidad medioambiental y la salud de las personas y, para lograr este objetivo, los buques usarán nuevas mezclas para usos marinos reglamentarios y scrubbers. Concretamente, según las estimaciones de la Alternative Fuels Insight Platform (AFI), el 15% de la flota mundial utilizará estos sistemas de depuración el año que viene, debido a la incertidumbre existente sobre la disponibilidad de combustibles alternativos.

Navieras de todo el mundo ya han empezado a anunciar e implementar modificaciones, como es el caso de CMA CGM o el reciente acuerdo entre Maersk Oil Trading y Koole Terminals. En esta línea, la industria marítima ha señalado que el mayor coste de los combustibles bajos en azufre repercutirá en los precios de los contratos a corto y largo plazo. La Asociación de Navieros Españoles (Anave) ha estimado que la aplicación del IMO 2020 le costará al sector unos 54.000 millones de euros al año.

ZONAS DE BAJAS EMISIONES EN BARCELONA Y MADRID

El transporte por carretera emite unas seis veces menos de CO2 por tonelada que el marítimo, según datos de Anave. A pesar de ello, el nuevo año también destacará por el endurecimiento de su normativa medioambiental en Madrid y Barcelona, especialmente después de que la Comisión Europea reclamase un refuerzo de los planes de calidad del aire en estas ciudades por sus incumplimientos en la normativa.

A este respecto, el Ayuntamiento de Madrid introducirá a partir del 1 de enero una nueva estrategia de sostenibilidad ambiental, conocida como Madrid 360. Se

limitará el acceso al área central de cero emisiones, o Madrid Central, prevista en la ordenanza de movilidad. Los vehículos sin etiqueta ambiental de hasta 3.500 kilogramos no podrán acceder a esta zona, lo que incluye furgonetas y camiones pequeños de transporte de mercancías. Además, también se implantará un Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) de alta rotación, según el cual se reducirá el tiempo máximo de estacionamiento.

La nueva normativa se ha visto rodeada de polémica y ha dividido al sector logístico, entre otros, porque a las asociaciones de transportistas se les ha denegado un periodo de adaptación más largo. Los vehículos prohibidos representan el 30% de la flota que opera en las calles de Madrid y el 80% de las furgonetas que distribuyen las mercancías y alimentos para el canal Horeca, según la Asociación de Transportistas Autónomos (ATA). “No existen furgonetas frigoríficas eléctricas con suficiente capacidad, lo que amenaza el abastecimiento para los restaurantes de todo tipo de productos frescos”, ha manifestado ATA.

Por su parte, la asociación Fenadismer también ha advertido que «la decisión de expulsar de la ciudad a una quinta parte de la flota de transporte afectará gravemente a la actividad del suministro y abastecimiento de las mercancías”. No obstante, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) ha asegurado recibir positivamente el plan de medidas anticontaminación y ha señalado que “su carácter transversal revertirá en una mejora de la calidad del aire de la capital y favorecerá la lucha contra el cambio climático”.

En el caso catalán, la normativa de la zona de bajas emisiones (ZBE) se aplicará en el ámbito de las Rondas de Barcelona, que implica una área de más de 95 kilómetros cuadrados e incluye a diferentes municipios. La medida comporta la prohibición de circular para los vehículos que no dispongan del certificado ambiental de la Dirección General de Tráfico (DGT). Además, su puesta en marcha, el primer día del año, coincidirá con la entrada en vigor del decreto de situación de emergencia climática en Barcelona.

Las sanciones, de hasta 1.800 euros, se empezarán a aplicar en abril, pero la ordenanza establece una moratoria de un año para las furgonetas y camiones más contaminantes. Asimismo, la propuesta establece que la restricción se produzca en la franja horaria comprendida entre las siete de la mañana y las ocho de la tarde en días laborales. En este sentido, durante la noche, fines de semana y festivos, la circulación no estará restringida. Según el Ayuntamiento de Barcelona, se espera que la medida evite el paso de unos 50.000 vehículos al día por la zona, y que en cuatro años la reducción sea de unos 125.000 vehículos.

FINALIZACIÓN DE CONCESIONES EN AUTOPISTAS

El vencimiento de las concesiones en autopistas abre de nuevo el debate sobre el pago por uso de las infraestructuras viarias. Concretamente, la concesión de la autopista AP-1 entre Burgos y Armiñón venció en 2018, a lo que se le sumará el 31 de diciembre el vencimiento en la AP-7 entre Alicante y Tarragona y la AP-4 entre Sevilla y Cádiz. Asimismo, en los próximos años se prevé el levantamiento de peajes en la AP-7 entre Tarragona y La Jonquera, así como entre Montmeló y El Papiol; y el tramo de la AP-2 entre Zaragoza y el Mediterráneo, todas a fecha de 31 de agosto de 2021.

«Ya era hora de que se cumpliesen los plazos concesionales y que se revierta la infraestructura a su legítimo dueño, el Estado», ha comentado el director general de la asociación Astic, Ramón Valdivia. En la misma línea, el presidente de la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte, Carlos Prades, ha asegurado que «la eliminación de peajes entre Alicante y Tarragona supone un importante ahorro para los transportistas, de entre 2.000 y 2.500 euros por vehículo». Además, ha añadido que «los profesionales que cubren rutas de proximidad podrán hacer uso de esta vía, algo que evitaban para ahorrarse los costes del peaje».

«Contando solamente el impuesto especial de hidrocarburos, se sobrepasa con creces los costes de diseño, creación y mantenimiento de la red viaria española, pues la mitad del precio de cada litro son impuestos», ha manifestado Valdivia.

«Por lo tanto, es totalmente sostenible, Pero si los impuestos se dedican a otros fines como subvencionar viajes en AVE o crear aeropuertos que nadie usa, ya es otra historia». En este sentido, el director general de Astic también ha añadido que «la carretera es un bien para la sociedad en general, no solamente para el que la usa» y ha destacado su papel en el «desarrollo del turismo, de la industria, del comercio y para la vertebración de los territorios».

Por su parte, el consejero de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, Damià Calvet, afirmó a lo largo de los últimos meses que la viñeta debería ser implementado en todo el Estado y propuso a Catalunya como lugar donde se realicen las primeras pruebas piloto. En la misma línea, la Cámara Oficial de Contratistas de Obras de Catalunya (CCOC) y la patronal catalana Foment del Treball reafirmaron su postura en el establecimiento de un canon de explotación de las vías de alta capacidad. “No estamos en contra de la propuesta del consejero Calvet de la viñeta, si es para empezar y como herramienta de concesión, pero la directiva europea dice que ‘quien contamina, paga’, y por lo tanto debe ser euros-kilómetro”, puntualizó el vicepresidente de Foment del Treball y presidente de la CCOC, Joaquim Llansó.