

Empresas & Finanzas

Marcos Basante Presidente de Astic

“Los ‘lobbies’ del ferrocarril no nos dejan participar en el tráfico de mercancías”

C. Reche MADRID.

Marcos Basante (León, 1966) es presidente de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (Astic) desde 2016. En sus más de 1.000 días de mandato se ha caracterizado por hablar alto y claro. Con motivo de la asamblea anual, celebrada en Sevilla, el también presidente de la fundación Corell atiende a *elEconomista.es* para repasar el listado de retos y desafíos que el transporte internacional terrestre de mercancías y pasajeros tiene por delante.

Astic participó en 2022 de las negociaciones con el Gobierno para combatir el alza de precios. ¿Qué balance hace más de un año después?

El acuerdo fue muy importante. Hubo reivindicaciones históricas que se atendieron. Sin duda lo que se firmó ha sido positivo. La transición de la época de la pandemia, con el descuento de los 20 céntimos y la extensión hasta junio de este año, nos ha ayudado a compensar. Nos gustaría que se mantuviese.

La asamblea de este año se titula ‘Empresarios en ruta’. ¿Qué prioridades tienen para este 2023 y los próximos años?

La principal urgencia es la transición energética. En el año 2035 no vamos a poder matricular ningún vehículo con motor de combustión y vemos que no se están dando los pasos para hacer una transición ecológica adecuada. Estamos generando incertidumbre con el gasoil y dentro de 12 años esos vehículos que no pueden circular por Europa si lo van a poder hacer en cambio en Estados Unidos. Los transportistas internacionales a los que representa Astic no tendrá ni el medio ni la infraestructura. No va a haber red ni capacidad para que un camión eléctrico tenga autonomía.

¿Proponen alguna alternativa?

Se están creando energías nuevas que a nivel teórico son muy beneficiosas, pero no están implantadas ni desarrolladas ni mucho menos comprobadas. Hay que tener en cuenta varios criterios, como que una cisterna para transportar 40 kilos de hidrógeno cuesta 800.000 euros, mientras que una para transportar gasoil vale 70.000. Y ante esto no hay un frente común en Europa que combata las tesis dominante. Se suman a ello más medidas en el horizonte, como la que marca que a partir de 2027 el gasoil debe compensar emi-



NACHO MARTÍN

Coto al diésel: “En 2035 no tendremos aún infraestructura ni red para que un camión eléctrico tenga autonomía”

Emisiones: “La política de compensaciones no es clara, puede llevar a asfixiar a muchas empresas”

Viajeros: “El día que desaparezca el sistema concesional del autobús, España será un auténtico caos”

siones. Mi empresa (Basante es dueño de la compañía Global Spedition), por ejemplo, ha generado en el último año 22 toneladas de CO₂, lo que, según los criterios actuales, eleva el coste de compensarlas a 1,5 millones de euros. Es una medida que sin duda nos asfixia. El Gobierno ha empezado a cambiar criterios y actualmente no sabemos quién ha formulado los parámetros para calcular el coste de las emisiones. Tampoco si van a implantarse bonificaciones. Estamos renovando nuestra flota por camiones que emiten mucho menos, por lo que entendemos que el esfuerzo inversor deberá ponderarse en el pago final.

Al margen del combustible, en Astic señalan un incremento de los costes.

Prácticamente en todas, desde el de la adquisición de los vehículos y sus componentes (neumáticos, entre otros) como el del propio dinero debido al encarecimiento de la deuda. Hemos pasado de firmar créditos con intereses del 2% a hacerlo al 6%.

Otra problemática de su sector es la falta de mano de obra.

Es el último problema de esta lista y viene motivado en buena parte en la falta de seguridad para nuestros conductores en algunas zonas del país. Otro problema al respecto es la

burocracia que está asociada a obtener las autorizaciones pertinentes para habilitar, formar y contratar nuevos camioneros.

¿Qué esperan entonces para los próximos meses? El contexto macroeconómico parece más estable.

Es cierto, pero estamos detectando distorsiones en la balanza de pagos. Como empresas volcadas en el transporte internacional, observamos que, por ejemplo, un camión que sube lleno a Italia no regresa con la misma carga. La noticia de esta semana es que Alemania ha entrado en recesión técnica (dos trimestres consecutivos de caída del producto interior bruto). Ya sabemos que cuando hay un terremoto en un país de esa magnitud pueden llegar turbulencias a España.

En el futuro parece que hay una clara apuesta de las instituciones de provocar un cambio modal que beneficie al tren. ¿Le molesta ese mismo especial?

Bruselas cree que el ferrocarril es superior a cualquier otro sistema de transporte. Cuando escucho que la solución a todos los problemas va a ser el tren, pienso que no saben de qué están hablando realmente. Un camión es la unidad de transporte más eficiente. Pero hay muchos intereses por parte de grupos como las

grandes constructoras que quieren generar infraestructura.

Parece que igualmente los planes estatales no avanzan.

Estoy cansado de decirlo. El camión y las navieras se han entendido porque ellas saben que somos sus clientes. Los transportistas queremos entrar en el tren, pero los lobbies que hay al rededor no nos dejan. ¿Por qué triunfa el tren en Alemania? Porque el transportista está involucrado.

Desde Astic representan también a las empresas del transporte terrestre de pasajeros, donde cada vez soplan más vientos de liberalización. ¿Qué posición mantienen?

Tenemos la gran suerte en España de ser el único país de Europa en el que una persona todos los días desde su pueblo, por muy pequeño que sea, se pueda desplazar a su capital de provincia. Gozamos de un sistema con un nivel de interconexión de líneas impresionante. El día que estas rutas se liberalicen y terminemos con el sistema concesional, el transporte de pasajeros por carretera será un auténtico caos. La fórmula actual tiene un elemento vertebrador innegable, por el que, de algún modo, las grandes ciudades pagan el traslado de las personas que se desplazan desde pequeñas poblaciones.