



“Hay que estudiar mejoras en la productividad de la estiba, porque algunos trabajos están anticuados”

Sandra Lorente Madrid

■ La entrada en vigor en enero de 2015 de la zona ECA del norte de Europa, que limita la emisión de azufre de los buques, supone un desafío para navieras como UECC, cuyos tráficos entre los puertos de Pasaia, Vigo, Santander y Tarragona y los puertos del este y sur de Inglaterra, Le Havre y Zeebrugge, se verán afectados por la medida. Agustín Fernández, director de UECC Ibérica, aborda en esta entrevista cómo afronta la naviera la situación y analiza la evolución que ha llevado a cabo la compañía para pasar de mover sólo coches a tener un tráfico de 649.413 vehículos y 205.000 toneladas de cargas de proyectos en 2013.

¿Cómo les afectó el impacto de la crisis en la producción de automóviles? La exportación de nuestros tráficos de automóviles en España bajó relativamente poco, pero nos afectó muchísimo la caída de la importación, que quedó prácticamente muerta, aunque es cierto que ya se está recuperando a buen ritmo y algunos de nuestros

volumenes de importación crecen entre el 35 y 40%. Los mercados europeos cayeron mucho y llegamos a pasar de mover dos millones de coches a 900.000 en 2008.

¿Cómo hicieron frente a esas caídas? Optamos por desguazar los barcos más antiguos e ineficientes en consumo y

“Estamos avisando a nuestros clientes de que los barcos que transiten por la zona ECA tendrán que pagar un suplemento en la tarifa”

capacidad, es decir, los más pequeños, y cambiamos nuestra modalidad de trabajo. En vez de improvisar con los barcos pequeños como hacíamos hasta entonces, creamos un sistema de líneas regulares con buques más grandes. Esa improvisación se debía a las puntas de trabajo con las que nos vemos obligados a jugar. Hay meses

que mueves 16.000 vehículos y otros de 3.000 y ese desequilibrio te obliga a improvisar bastante. Cambiamos la flota por barcos oceánicos de pequeño a medio tamaño, buques con capacidad para entre 2.500 y 4.000 coches. Estos barcos consumen sólo un poco más que uno pequeño, por lo que resultan mucho más eficientes. Eso sí, tienen un defecto: no puedes hacer parada en muchos puertos porque ese coste es superior.

Eficiencia. Sí, hemos buscado todas las eficiencias posibles en cuanto capacidad, en gastos y, sobre todo, en el impacto del coste del combustible. Antes de la crisis una tonelada de combustible costaba de 180 o 200 dólares, ahora estamos en 600 y a partir de enero de 2015 vamos a estar en 900.

¿Se han preparado ya para esa entrada en vigor de la zona ECA en el norte de Europa a partir de enero de 2015? Ya estamos avisando a nuestros clientes de que todos los transportes

en esa zona tendrán que pagar un suplemento, porque el combustible pasará de 600 dólares a 900.

¿A qué servicios afecta en España? En los servicios de Pasaia a Zeebrugge y Rotterdam va a afectar parcialmente, aproximadamente al 50% del tramo de navegación. En los de Vigo a

“Hay clientes que están valorando cambiar las rutas para evitar pasar por zona ECA y otros que analizan hacer un cambio modal”

Zeebrugge y Le Havre, alrededor del 35%, mientras que en los que vienen del Mediterráneo el tramo es mucho menor, un 10%. Esa proporción refleja la distancia navegada dentro de la zona ECA. Unas horas antes de entrar en la zona ECA el barco tiene que cambiar del combustible pesado al combustible ligero.

¿En cuanto sube la tarifa?

En nuestros tráficos puede variar entre un 10 y un 20%. Afortunadamente, la costa oeste de Inglaterra no está afectada y hay clientes que se plantean desviar al servicio occidental los actuales tráficos de la costa este y sur inglesa. También hay clientes que estudian un cambio de modo.

¿Temen que la competitividad en costes del transporte por carretera sea un problema para ustedes? Todos los fabricantes quieren evitar el impacto en los costes de la zona

“Los tráficos de carga industrial y de proyectos están creciendo en estos momentos a un ritmo del 12% a nivel global en UECC”

ECA. No obstante, a finales de julio se supone que Francia aprueba una nueva ecotasa y eso también afecta a los costes de los camiones. Es cierto que no al ferrocarril, pero éste tiene una mayor limitación de capacidad y no todas las fábricas están conectadas a la red, por lo que tienen límites de eficiencia.

¿Prevén reducir tráficos por ello?

De momento, estamos hablando con todos los clientes, que nos entienden.

Han pasado de ser una naviera que hacía exclusivamente transporte de coches a mover un 30% de carga que no es vehículos, ¿cómo ha sido ese proceso y qué lo ha hecho posible? Para reducir el desequilibrio del exceso de capacidad en los retornos, necesitábamos tener suficiente capacidad para cubrir las puntas de trabajo y las cargas pesadas e industriales nos permiten optimizar la utilización del barco.

¿Cómo fueron los resultados de 2013 de UECC Ibérica?

En 2013, hemos tenido resultados ligeramente en positivo en España después de varios años con pérdidas. En la evolución de la primera mitad de 2014, los volúmenes han sido bastante fuertes, sin embargo, ahora estamos sintiendo caídas. El mercado inglés como destino de los servicios está recuperándose a un ritmo del 12%, el del norte de Europa al 5% y el del Mediterráneo ha caído. En concreto, nuestros tráficos con Argelia han caído un 50% y con Turquía, un 25%. Esto se debe al gran despunte que experimentaron el año anterior. A todo eso hay que sumarle la carga industrial, donde estamos creciendo a un ritmo del 12% en toda la empresa.

¿Considera suficiente el descenso de tasas portuarias llevada a cabo por el ministerio de Fomento?

La bajada de tasas siempre es bienvenida, pero la tasa principal, la T3, afecta a los vehículos de más de 2.000 kilogramos y ésa es una cantidad limitada. De cualquier manera, al mismo tiempo que reducen la tasa sobre la

carga, los gastos de los servicios portuarios (prácticos, atraques, amarres, etc) en general suben. Y si antes los puertos eran un poco más flexibles, ahora con las tarifas no lo son y se aplica lo que dice el Boletín Oficial del Estado. A eso hay que añadir que cuando se anuncia una bajada de tasas sobre la mercancía el cliente quiere que se lo apliques. En cambio, cuando suben el resto de costes de los servicios portuarios lo considera costes tuyos de explotación.

¿Qué tienen que mejorar los puertos españoles para ser más competitivos respecto a los europeos?

Podíamos mejorar en la eficiencia de los servicios portuarios más que en los costes. Hablo de la estiba, por ejemplo. Hoy en día, todavía existe la figura del apuntador, que está contando el número de coches manipulados, cuando nosotros conocemos exactamente y de manera electrónica esa cifra y el destino del vehículo. La carga de automóviles es muy intensiva en personal y habría que estudiar posibilidades de mejoras en la productividad y en trabajos que están anticuados.

Pero la Ley de Puertos ya regula esa situación....

La ley dice que en cargas autopropulsadas podemos cargar los vehículos sin mano de obra portuaria e incluso Puertos del Estado afirma siempre que somos unos cobardes por no implantar el trabajo sin estibadores. El asunto es ver quién le pone el cascabel al gato y detiene una fábrica, por ejemplo, por cargar sin trabajadores portuarios. A ver quién tiene valor de parar el puerto. Si, la ley lo dice claramente, pero son las autoridades quienes deben implantar la ley, porque nosotros no podemos arriesgarnos a paralizar una fábrica de automóviles por no utilizar obreros portuarios.

Un reciente estudio de Coordinadora apunta que el coste de la estiba en carga rodada oscila entre el 14 y 27% de los costes del paso de la carga por el puerto, ¿coincide con sus datos?

No, en nuestro caso es bastante más. Si llegamos con un barco a Vigo y cargamos 1.000 coches el gasto de los obreros portuarios puede estar alrededor del 50%.

Aun así, ¿hay puertos que son más flexibles en ese tema?

Cada puerto tiene su particularidad. En Santander hasta no hace mucho para cargar coches lloviendo había que pagar un extra y en Vigo, no. Yo siempre explico que el puerto de Zeebrugge tiene una gran flexibilidad: puedes pedir estibadores y, con un margen de antelación, puedes anular la petición o cambiar la hora solicitada. En cambio, aquí hay un problema muy serio en la navegación de corta distancia: si yo salgo de un puerto el viernes y voy a llegar el lunes a primera hora a otro. En algunos puertos hay que pedir los estibadores el viernes por la tarde y sin saber si el barco va a llegar a tiempo. Si



no llega por cualquier problema, no lo puedes cancelar y eso lo cobran, aunque el estibador no haya ido a trabajar. Otro ejemplo: en muchos puertos si quieres utilizar el servicio un domingo por la tarde tienes que pagarlo como si estuviera trabajando desde las ocho de la mañana, sabiendo que el barco va a llegar a las seis de la tarde. Son

“El puerto de Zeebrugge debería ser un ejemplo, porque permite tener una gran flexibilidad en relación a la mano de obra portuaria”

normas anticuadas que habría que intentar mejorar.

¿Qué estrategias llevan a cabo para evitar esos sobrecostes?

Cuando te tienes que meter a trabajar un domingo o en horas extras, que el coste aumenta muchísimo, lo que haces es esperararte al lunes. Reduces

productividad y tienes el barco parado, pero tenemos que reducir al máximo los costes. En otros casos, preferimos pagar las horas extras de los portuarios, porque así el barco puede salir cuatro o cinco horas antes y en lugar de tener que ir a toda velocidad al próximo puerto puede hacerlo más despacio y gastar menos combustible. En los puertos si quieres trabajar de noche o en festivo tienes que pagar las horas extras de la estiba, del práctico, de los amarradores, los remolcadores... Son unos suplementos muy grandes, en algunos casos te cobran el cien por cien más.

¿En qué medida puede afectar a sus flota la entrada en vigor de la zona ECA del norte de Europa?

Estamos viendo la posibilidad de adaptar tres barcos con scrubbers o catalizadores que permitan cumplir con las emisiones de azufre exigidas, pero hay que hacer unas obras enormes y muy caras y necesitas un periodo para amortizar esas inversiones, que deben realizarse en barcos

que no tengan más de 8 o 10 años, porque sino no te queda plazo de vida para amortizarlo. En principio, vamos a navegar con el combustible que marca la ley, que es el equivalente marine gasoil y que cuesta un 50% más que el actual y estamos viendo posibilidad de adaptar tres de nuestros barcos con scrubbers de cara al año

“Además de los costes, es necesario mejorar la eficiencia de los servicios portuarios para ser más productivos y competitivos”

que viene. En breve, recibiremos dos de GNL preparados para navegar en hielo para los servicios a Rusia.

¿Sería autosuficiente el sector sin Autopistas del Mar ni ecobono?

El problema que hay para empezar un nuevo servicio es que hay que sembrar muchísimo y la cosecha tarda mucho

en recogerse. Entonces, el ecobono y las Autopistas del Mar siempre son una buena ayuda. Ahora, lo que hay que ver es qué se subvenciona, para que no se esté generando una competencia desleal y el incentivo sea aplicado a tráfico nuevos que se puedan atraer y generar, no a cargas ya existentes.

¿Es posible establecer sinergias o colaborar con la competencia?

No es posible y es ilegal. Tenemos mucho cuidado de no entrar en ese tipo de colaboraciones. De hecho,

“Es importante que los incentivos al short sea shipping se apliquen a tráfico nuevos y no sobre cargas ya existentes”

en la asociación de transportistas europeos de vehículos se intentó crear una cláusula de combustible genérica, armonizada para todas las navieras, pero se desistió porque se interpretaba que iba contra de la ley de la competencia.

Las autoridades chinas han dado su negativa a la P3, ¿qué opina?

La P3 a efectos de eficiencia para sus socios era muy buena, pero, en mi opinión, eso reducía la competencia, porque iban a poder dar más frecuencias que los demás, a ejercer mayor fuerza en la negociación de los costes y, al fin y al cabo, convertirse en un arma de presión muy fuerte con las autoridades portuarias.

Recientemente se ha anunciado un fondo de conectividad portuaria, formado por los beneficios de los puertos, para mejorar accesos terrestres portuarios, ¿qué le parece?

Nosotros cuando hemos hecho inversiones en puertos, hemos tenido que pagarlas, sufrirlas y amortizarlas. Si este fondo es una herramienta que va a favorecer la productividad y competitividad de los puertos, imagino que entre todos tendrán que contribuir.

¿Cómo les impactaría una ampliación de sus concesiones de 35 a 50 años?

Nosotros tenemos una concesión en el puerto de Pasaia a 35 años. Si se alargan las concesiones, siempre sería bueno, porque se diluye el impacto del coste anual que tenemos, que es bastante alto. Pero nuestro problema es el dinamismo del sector, porque cada tres años o menos negociamos si los coches pasarán por Pasaia o Santander, por ejemplo, o un vehículo que se fabrica hoy en Valencia el año que viene se hará en Turquía.

Objetivos que se marca a corto plazo. Conseguir el apoyo de varios clientes cuyos contratos estamos ahora mismo en proceso de renovación y convencer a las marcas de que han de contribuir al pago de los gastos adicionales de combustible. ■

Fuente : El Vigía, 7 de julio de 2014