

PROPUESTAS DE PROEXPORT AL CONSEJERO DE FOMENTO, OBRAS PÚBLICAS Y ORDENACION DEL TERRITORIO, EXCMO. SR. D. FRANCISCO BERNABÉ PÉREZ

Murcia, 21 de enero de 2015

TRANSPORTE POR FERROCARRIL: CORREDOR MEDITERRÁNEO DE MERCANCIAS

Según un estudio del INFO realizado en 2013, si traducimos las cifras de exportación agroalimentaria regional (aprox. 2,9 Millones de Tm.) en número de camiones con productos agroalimentarios que salen con destino Europa, observamos cómo **desde Murcia salen más de 3.000 camiones cada semana de los cuales unos 2.500 transportan productos hortofrutícolas**. Si sumamos el área de influencia (Alicante, Almería y Albacete), estaríamos hablando de 6.446 camiones/semana del sector agroalimentario de los que 5.535 son productos hortofrutícolas, susceptibles de ser trasvasados al ferrocarril.

El número de trenes de 750 m de longitud que se podrían llenar con destino a Europa, solamente con productos agroalimentarios desde Murcia asciende a 69 trenes/semana, que junto con el Área de Influencia podrían llegar a 143 trenes/semana.

Si tan sólo un 10% de la exportación actual pasase a utilizar el Corredor Mediterráneo de Mercancías para conectar con los destinos en Europa, las salidas desde Murcia serían de entre 7 y 14 trenes semanales (364 a 728 trenes anuales), lo que convierte a este sector en factor de aseguramiento de la viabilidad económica y social de esta infraestructura.

A la vista de las cifras señaladas podemos asegurar que la Región de Murcia tiene un gran potencial de mercado trasvasable al ferrocarril, ligado fundamentalmente a la exportación de productos agroalimentarios a Europa y, en concreto, a productos hortofrutícolas (refrigerados).

Propuestas Proexport:

PROEXPORT y sus empresas asociadas reclaman la construcción y puesta en marcha en el menor plazo posible del Corredor Mediterráneo de Mercancías hasta Murcia y Almería, como factor prioritario de competitividad futura, de expansión del negocio hortofrutícola al mercado europeo, así como complemento al actual transporte por carretera.

Al vital aseguramiento de las inversiones necesarias y los plazos de ejecución correspondientes, debe exigirse asimismo la **total fiabilidad del servicio para mercancías en todos sus tramos**. A este respecto desde Proexport solicitamos poner especial atención y la máxima diligencia en la conexión entre Alicante-Murcia (obligará a utilizar parcialmente el corredor del AVE para las mercancías ya que al atravesar Orihuela soterrado dificulta el transporte de mercancías, creemos prioritario realizar el tramo Monforte-Crevillente, paralelo al corredor del AVE, y continuar hacia Murcia paralelo a la A-7) y apoyar ante el Ministerio de Fomento la ejecución de la conexión Murcia-Almería, donde nuestro sector tiene una destacada importancia económica.

Solicitamos asimismo que al menos una Zona de Apoyo Logístico con **Terminal Intermodal** esté operativa en la Región de Murcia y especializada en transporte frigorífico de perecederos, para que el aprovechamiento de dicho Corredor sea inmediato desde su inicio. La interconexión de los grandes corredores carreteros y ferroviarios con Madrid-Cartagena y con el corredor Mediterráneo hacia Andalucía y hacia Europa, se conforma como una de las áreas de servicios logísticos e intermodales de fundamental importancia en el Arco Mediterráneo.

Paralelamente, no podemos olvidar que es prioritario para la Región la conclusión de las obras de la variante ferroviaria de Camarillas, no sólo para mejorar la seguridad y los tiempos ferroviarios, sino para permitir el recrecimiento del pantano de Camarillas como obra principal, de efectos positivos para dotar de agua al sector agrario regional.

Es importante advertir que como cargadores nuestro apoyo al Corredor Mediterráneo de Mercancías viene condicionado al cumplimiento de una serie de factores fundamentales a cumplir, tanto en la ejecución como en la gestión posterior de esta infraestructura, a los que la Administración Regional solicitamos preste la debida atención:

- Menor tiempo de transporte a destino: condición muy relevante para el transporte de productos perecederos.
- Menor o igual coste de transporte.
- Fiabilidad del servicio hasta destino: la gestión debe ser eficiente, público-privada y unificada, el servicio debe asegurar en todo el trayecto el cumplimiento de tiempos de entrega.
- Flexibilidad del servicio (recepción/ emisión de envíos).

- Nula manipulación de la Mercancía (autopistas ferroviarias)
- Menor impacto medioambiental.

*Recomendamos al Gobierno Regional seguir las indicaciones y propuestas de **FERRMED**, que conjuntamente con el Secretariado Ejecutivo de la EU CORE NET CITIES PLATFORM, harán público el 27 de enero de 2015 en Barcelona un Informe detallado de la situación actual y de las **acciones** a llevar a cabo a corto plazo en el Corredor Mediterráneo entre Turín y Almería para que esté totalmente maniobrable e interoperable en 2 o 3 años.*

TRANSPORTE POR CARRETERA: PROPUESTA DE REFORMAS QUE FAVORECERÍAN LA COMPETITIVIDAD EN EL SECTOR HORTOFRUTICOLA MURCIANO

Estas propuestas concretas cuentan con el consenso de Proexport, Fecoam y Apoexpa. Fueron presentadas al Ministerio de Fomento en marzo de 2013 y siguen siendo reclamadas por el sector, por lo que solicitamos al Consejero Regional que medie ante el Ministerio para que se acometan en breve plazo:

1. Pedimos que se **amplíe el ámbito de excepción del uso de tacógrafo** para los transportes de mercancías de carácter privado complementario realizados en el marco de su propia actividad empresarial por empresas agrícolas **a un radio de 100 kilómetros** alrededor del centro de explotación de la empresa.

Posibilidad que viene recogida en el apartado b) del art. 13 del Reglamento (CE) 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo y siguiendo la línea del apartado g) del art. 2 del Real Decreto 640/2007 de 18 de mayo que exceptúa del uso del tacógrafo al transporte de recogida de leche o recipientes de leche o productos lácteos en un radio de 100 kilómetros.

2. Solicitamos al Gobierno español que proponga a la Comisión Europea una modificación del Reglamento (CE) 561/2006, para el transporte de mercancías, en el sentido que el Reglamento (CE) 1073/2009 lo modificó para el transporte de viajeros, es decir, introduciendo la **posibilidad de desplazar el descanso semanal hasta la duodécima jornada de conducción**. De esta forma se posibilitaría una mejor explotación del vehículo por las empresas transportistas, con una mejora de la productividad, y una mejora en la conciliación de la vida laboral y familiar de los conductores, ya que se les permitiría en mayor medida realizar los descansos semanales en su domicilio y no en el vehículo desplazado.

3. Se debe modificar el Real Decreto 1561/1995 en el sentido de eliminar el tope de horas de presencia/disposición, al menos en el cómputo mensual transformándolo en un tope en el cómputo anual o su **eliminación sin más como ocurre en el resto de Europa.**
4. Descanso diario fraccionado: posibilidad de realizarlo en 3 bloques, no en 2 como actualmente. Proponemos un descanso mínimo de 9 horas consecutivas y la posibilidad de efectuar 2 descansos de duración variable siempre que sumen al menos 3 horas entre los dos.
5. No restricciones o facilidad en las restricciones de tráfico, unificando las condiciones de circulación en cualquiera de las carreteras comunitarias, mediante definición de rutas europeas con costos homogéneos para transporte frigorífico, cargado con mercancías perecederas.
6. Redefinir los pesos máximos admitidos y **autorizar hasta las 44 Tm** para los vehículos provistos de las mejoras y opciones técnicas adecuadas como se permite en otros países ya como Holanda, Dinamarca, Francia para productos agrícolas, armonizando esta exigencia en todos los países europeos.
7. Tolerancia mínima en el tratamiento de las sanciones llevadas a cabo por las Autoridades nacionales (Guardia de tráfico), en el sentido del artículo 12 del Reglamento Comunitario 561/2006 del Parlamento Europeo.

TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS PERECEDERAS

El transporte por vía marítima desde la Región de Murcia a través del Puerto de Cartagena está todavía muy lejos de alcanzar su potencial. Otros puertos españoles como Algeciras, Valencia o Bilbao están recibiendo la mayoría de las cargas hortofrutícolas murciana con destino tanto a Oriente Medio, América y norte de Europa.

Necesitamos líneas de transporte marítimo que vaya directas a destino para reducir los tiempos de tránsito y hacer más eficiente la logística de distribución, eliminando la opción de hacer packing y consolidación de cargas en destino final o intermedios, lo que incrementa costes y tiempos de entrega.

PROEXPORT se ofrece al Gobierno Regional para **abrir una negociación seria y profesional junto con el sector hortofrutícola y el agroalimentario en general con distintas navieras nacionales e internacionales**, con el objetivo de poder llegar a acuerdos comerciales que aseguren rutas, frecuencias y cargas que lleguen a

determinados puertos internacionales de forma directa, rápida, eficiente y económicamente competitiva.

TRANSPORTE AÉREO DE MERCANCIAS

PROEXPORT considera que el Gobierno Regional debería contemplar en el corto y medio plazo el **aprovechamiento del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia para posibilitar el transporte eficiente y económicamente rentable de mercancías perecederas**, como las frutas y hortalizas, de la Región y de su área de influencia (Almería, Albacete, Alicante).

Murcia presenta un potencial enorme para la colocación de productos frescos en destino lejanos (Oriente Medio, Canadá, USA, Asia,...) que ahora mismo se están enviando desde aeropuertos fuera de España porque presentan ventajas logísticas, rutas con frecuencias periódicas y precios competitivos.

Para PROEXPORT, la suma de una **infraestructura especializada en perecederos**, una eficiente gestión logística y una adecuada negociación de condiciones con el operador aeroportuario que se designe y las aerolíneas interesadas podría y debería abrir una posibilidad real para enviar cargas directamente a los destinos finales, con un ahorro de costes para el productor que mejoraría su competitividad en los mercados. Es por ello que ofrecemos al Gobierno Regional nuestra colaboración para estudiar en profundidad esta posibilidad y comprometer al sector productor y comercializador en el aprovechamiento de dicha infraestructura.

En resumen, para PROEXPORT el conjunto de medidas propuestas en materia de transporte de mercancías por tren y por carretera supondrían **MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DE LA EXPORTACION DE PRODUCTOS HORTOFRUTÍCOLAS Y AGROALIMENTARIOS EN GENERAL, ESPECIALMENTE EN LA REGION DE MURCIA POR SU SITUACIÓN PERIFÉRICA**, facilitando para los años venideros la creación de empleo y la generación de riqueza en nuestro sector más exportador.