

RAFAEL MILLA NAVARRO | Presidente de Grupo Raminatrans

“Se tiene que ir al ancho internacional en el ferrocarril para todo; es el europeo”

“Con la guerra comercial con Estados Unidos puede pasar que China derive productos a Europa; si se mantiene el conflicto, nos perjudicará”

M. C. Pos sus manos pasa buena parte de las mercancías que cada año llegan a España desde China. Es Rafael Milla Navarro, presidente del Grupo Raminatrans, una de las tres principales compañías transnacionales de España, que visitó Gijón el pasado sábado para participar en el Congreso de la Feteia, la Federación Española de Asociaciones de Transitarios (los profesionales que programan la cadena logística) que se celebró en El Musel. Raminatrans cuenta con 600 empleados repartidos por España y en los seis puertos más importantes de China, en Estados Unidos, en Latinoamérica y van a abrir ahora en Turquía. Ni compra ni vende mercancía, sino que gestiona cómo y por dónde se lleva del origen al destino.

—Los armadores dicen que va encarecerse el transporte marítimo por las exigencias medioambientales.

—Efectivamente. Están retirando barcos para adecuarlos a la nueva normativa ambiental. Pensamos que los fletes van a subir, con lo que los productos de importación van a ser más caros.

—¿Cuánto?

—No se puede precisar. Cada 15 días estás negociando los fletes, porque dependen del precio del combustible pero también de la demanda y otras cosas. Tú no puedes nunca dar el precio de un flete a un mes vista. Estoy hablando de importaciones de Asia, que es el tráfico más importante que tenemos en España y que va en aumento. China mueve muchos millones de contenedores.

—¿Y con esta guerra comercial entre Estados Unidos y China, qué va a pasar?

—Si se mantiene, nos va a perjudicar a todo el mundo, a España por descontado. Si Estados Unidos deja de comprar a China, ¿dónde irán los productos que están fabricando?

—¿Quiere decir que China puede derivar la producción hacia Europa, como pasa con el acero turco?

—Puede pasar. Estamos hablando de dos potencias mundiales y con dos personas que mandan, a las que se les pueden cruzar los cables. ¿Quién es el número 1 y el número 2?

—¿Quién cree que es el 1?

—Para mí es China. Tiene todos los productos del mundo, una mano de obra con sueldos bajos y alrededor tiene unos países como India y el sureste asiático con muchos millones de personas. China es una

potencia en todo, con fábricas enormes. No fabrican sólo productos baratos, estamos hablando de productos tecnológicos con un valor añadido importante. Lo que pasa es que tienen mejores medios y una mano de obra que es mucho más barata que la nuestra.

—Y ante ese panorama, ¿qué puede hacer España?

—Ser creativos, estar unidos como una piña y tener a la gente joven preparada y que hable inglés, que es el idioma de todo el mundo.

—Una de las claves de la logística es la intermodalidad. ¿Cómo estamos en España en materia de ferrocarril?

—Retrasados. Necesitamos mucho más promocionar el ferrocarril por todo. Por quitar coches de la carretera, que nos están contaminando, y porque el ferrocarril es lo que funciona, como en Europa. Tenemos que hacer una mayor apuesta por el ferrocarril, para el transporte de mercancías y viajeros.

—En España se plantean dos corredores, el mediterráneo y el atlántico.

—Yo los veo muy retrasados, porque ya los teníamos que tener prácticamente si no hecho, al 60% o 70%.

—¿Ambos o cree que alguno es prioritario?

—Los dos. Son tan importante uno como el otro. Uno de ellos por el tema de la fruta y demás que vienen de Andalucía y la parte del Mediterráneo y el corredor atlántico porque los puertos del Cantábrico son por donde se mueven las mercancías con Inglaterra. Y también por los tráfico de productos perecederos y con fecha de caducidad, como son los alimentarios. Hay muchas empresas españolas que están mandando productos al Reino Unido, uno de nuestros principales socios comerciales.

—¿Y con el Brexit?

—Va a originar muchos problemas. Todos los productos que exportamos van a tener más controles, en especial los alimentarios.

—Respecto al corredor atlántico, también se plantea para agilizar la salida de productos por tren hacia países europeos.

—Los dos corredores son muy importantes, pero ¿cómo están? Están medio paralizados. Creo que lo que tenían que hacer era impulsarlo, para quitar camiones de las carreteras. El ferrocarril es el futuro. Países del centro de Europa y Estados Unidos apuestan por él.

—Hay otro proyecto ferroviario que es el de unir ambos corredores, vía Zaragoza. ¿Lo ve igual de importante?



Rafael Milla Navarro, con la terminal de contenedores de El Musel al fondo. Marcos León



Una zona logística es para importar mercancía, darle valor añadido y volver a exportarla

Los dos corredores ferroviarios son claves para los productos perecederos, pero van muy retrasados

—Todo lo que sea apostar por el ferrocarril, es bueno. Pero yo creo que primero hay que hacer los corredores atlántico y mediterráneo. Lo prioritario es meter los productos perecederos a los países europeos a un precio bueno. No dejamos de ser un país exportador de alimentos. También para potenciar los puertos españoles y que se puedan descargar en ellos mercancías

que luego se lleven por ferrocarril a Francia, Alemania o a otros países Europeos, como ahora se hace desde Rotterdam.

—¿Y en lo que respecta a otros productos industriales, como los metalúrgicos?

—Hombre, es que no tienen caducidad, como sí tienen la leche o los yogures.

—¿Cuál es la clave entonces en

la cadena logística para los productos no perecederos?

—Depende del producto, pero en general el cliente quiere que le llegue a tiempo el producto para no tener que mantener stocks. Se tiene que hacer una planificación de los pedidos que evite los stocks.

—¿Se tiene que ir al ancho internacional en el ferrocarril?

—Sí, pero para todo. Es el ancho que se utiliza en Europa. Si vas a Milán verás unas estaciones de ferrocarril con unos convoyes que meten hasta los camiones. ¿Por qué van los camiones cargados ahí? Te evitas el chófer en el trayecto y la empresa no tiene que pagar que duerma fuera; el camión lo recoge otro chófer en destino para hacer la entrega. En Italia la autopista la utilizan los camiones, pero es que hay sólo una autopista que atraviesa Italia de punta a punta y el resto de carreteras son malísimas en comparación con España. Se ve cantidad de camiones cargados en trenes.

—España apostó más por la carretera, ¿cómo lo valora?

—Hubiera sido mejor hacerlo por el ferrocarril. Pero yo no miro el pasado. Miro al presente y el futuro y creo que tenemos que apostar por el ferrocarril y estar unidos todos para conseguirlo.

—¿Qué papel cree que debe jugar una zona logística?

—Traer mercancía, darle algún tipo de valor añadido y reexportarla. Una zona logística también es fundamental que esté habilitada como depósito aduanero.

—¿Qué potencial ve al puerto de Gijón?

—Aparte de en lo que se refiere a la industria del acero y a la actividad granellera asociada, El Musel tiene mucho potencial en la importación de legumbres, porque los principales envasadores de España están en Asturias y León. La mayor parte de las legumbres que se consumen en España vienen de Norteamérica, Sudamérica y ahora también de China. Y estamos hablando de miles de contenedores al cabo del año.

—Un puerto como el de Bilbao está muy por delante en el tráfico de contenedores.

—El Musel está en un sitio muy bueno y es cuestión de potenciarlo. Está en el centro de la Cornisa Cantábrica y puede competir perfectamente y eso pasa por agilidad, rapidez y servicios.

—¿Cómo competir?

—Dar facilidades en el radio de acción del Puerto.

—Volvemos entonces a tener que hablar del ferrocarril.

—Exactamente.

—¿Es posible que El Musel pueda captar mercancías con origen o destino en Madrid?

—Todo depende de las líneas marítimas que tenga. Lo más importante es que los puertos den facilidades y servicios. Si lo que plantea es esperar a que lleguen los barcos para tener los medios... pero si se ponen los medios para atraer los barcos, la cosa ya cambia. ¿Por qué hay puertos que tienen más cruces? Porque han ido a buscarlos. Cada crucero grande que llega son 4.000 personas y dan también nombre a los puertos.