

La falta de conductores profesionales amenaza un 2018 decisivo para el comercio exterior

Las asociaciones temen que esta problemática frene el crecimiento de la actividad previsto

Tras cerrar otro año de crecimiento y con unos indicadores que reflejan, de forma cada vez más inequívoca, que la actividad se ha recuperado y es percibida ya por todo el sector del transporte y la logística, toca ser optimistas. Las importaciones y exportaciones continuaron creciendo, el sector siguió creando empleo, la cifra de negocio mantuvo la tendencia alcista y en el nuevo cuadro que se dibuja para 2018, los expertos coinciden en señalar que será un año decisivo y dorado para el comercio exterior.

En este contexto, el sector tendrá que hacer frente a una de sus grandes amenazas, como es el déficit de conductores profesionales, para evitar que pueda frenar estas expectativas de crecimiento. “Comenzamos el año con optimismo fundado respecto a la actividad tanto de exportación como de importación, ya que la previsión de crecimiento del PIB a lo largo de 2018 es positiva y, por ello, la actividad del transporte continuará su senda ascendente”, explica el director general de Astic, Ramón Valdivia, que espera que este incremento de la actividad se refleje también en la cuenta de resultados de las empresas y en el incremento de conductores profesionales. “De no tomar medidas, el creciente número de camiones parados supondrá un retroceso en la actividad”. En su opinión, el principal reto al que se enfrenta el transporte por carretera es combatir la falta de profesionales.

Esta problemática también la observa el gerente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), Juan Diego Pedrero. Aunque inicia el año con un estado de ánimo positivo, sobre todo por la implicación de Fomento en el relanzamiento del sector ferroviario de mercancías, asegura que uno de los principales desafíos que afrontan las empresas de su colectivo, además de incrementar su cuota ferroviaria, es el de “estabilizar nuestros efectivos de conducción para evitar los graves desajustes que venimos sufriendo en los últimos dos años”.

Con el foco puesto también en el capital humano, el presidente de Feteia-oltra, Enric Ticó, considera que uno de los grandes retos que deberá hacer frente el sector es la Formación profesional y continúa de los empleados. “Esto redundará en una mayor competitividad de las empresas”, señala Ticó, cuyas previsiones apuntan que “este año conseguiremos el relanzamiento definitivo del comercio exterior de nuestro país, que permita a nuestra sociedad recuperar cotas del estado del bienestar”. Además, la asociación transitará continuando insistiendo ante las distintas administraciones para que la Ventanilla única Aduanera sea una realidad en España, “pues será un procedimiento y herramienta muy eficaz y rentable para las empresas de comercio exterior”.

Esta ola de optimismo se traslada también al sector logístico, donde el presidente de la Asociación Española de Mensajería (AEM), Alberto Genescà, se muestra convencido de que el mercado seguirá creciendo a buen ritmo este año. A su juicio, mantener la calidad y mejorar el servicio que ofrecen las compañías a las que representan gracias al capital humano es uno de los grandes retos de este sector, por lo que entiende que “sería necesaria una revisión de precios”.

En cuanto al sector marítimo, cuyos tráficos han seguido mostrando cifras récord en el último año, el director general de Anave, Manuel Carlier, comenta que 2018 será un año determinante desde el punto de vista de las normativas medioambientales. En este sentido, recuerda que, en abril, la OMI deberá acordar su estrategia provisional para reducir las emisiones de CO2 del transporte marítimo y, por otro lado, en dos años entrará en vigor el límite de 0,5% de contenido de azufre en los combustibles. “Todas las soluciones que impliquen modificaciones en la maquinaria y/o los tanques de combustible deben iniciarse o contratarse este año”, concluye.

Cambio de rumbo para el sector de la construcción y la ingeniería española

El ejercicio 2018 podría suponer un cambio de rumbo para el sector de la construcción y la ingeniería, que afrontan el nuevo año ilusionados, a pesar de los ajustes presupuestarios de 2017. En el caso de la ingeniería, el director general de Fidex, Fernando Argüello, se muestra optimista respecto a las perspectivas que abre la nueva ley de Contratos del Sector Público que entrará en vigor el 9 de marzo. “Esta ley califica con rotundidad a los servicios de ingeniería como servicios de carácter intelectual y prohíbe la contratación de este tipo de servicios en base a su precio como aspecto fundamental”, explica el directivo, que añade que “abre las puertas a un cambio de cultura low-cost por otra de calidad y búsqueda de la eficiencia a largo plazo”.

Por su parte, el presidente de la Asociación Española de la Carretera (AEC), Juan Francisco Lazcano, se muestra convencido de que 2018 “puede ser el año del golpe de timón para la red viaria española”. Según explica, si a la llamada de atención realizada recientemente por el Banco de España –que alertaba de que “una inversión pública tan baja no garantiza siquiera el mantenimiento, lo que está ocasionando la pérdida de una parte del parque de infraestructura– se suman otras, como la que lanzará la asociación en los próximos meses tras conocer los resultados de la última auditoría del estado de conservación de las carreteras, o la realizada por la DGT sobre el aumento de la accidentalidad y mortalidad en 2017, “no podemos menos que esperar que el Gobierno tome cartas en el asunto con la urgencia que la situación exige”. Lazcano comenta, además, que el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras presentado en julio supuso un balón de oxígeno para el sector en el último año. Entre los retos a los que se enfrenta este colectivo, desde la AEC destacan los vehículos autónomos y conectados, eléctricos, los megatrucks, los drones en la gestión viaria o la adaptación de las infraestructuras al cambio climático, entre otros.

¿Qué demandan las asociaciones del sector al ministerio de Fomento?



Ramón Valdivia
Director general de Astic

Desde la Asociación de Transporte Internacional por Carretera, Ramón Valdivia demanda que se valore “como estratégica y urgente una tercera vía hacia Europa, más allá de los pasos de Irun y La Junquera, no sólo para descongestionar las dos únicas salidas y entradas para el transporte internacional, sino para consolidar una vía efectiva que garantice la libre circulación sin riesgos de rupturas del libre tránsito ni sobrecostes locales, para viajeros y para mercancías”. Asimismo, recuerda que, por mucha tecnología que se implemente en el transporte, este sector lo conforman fundamentalmente personas, “por lo que echamos de menos la falta de inversión en la creación y mejora de zonas de descanso, seguras y confortables para los conductores y los vehículos, la eliminación total de puntos negros y

cuellos de botella”. Por otro lado, desde Astic agradecen al ministerio de Fomento “la defensa que ha hecho y sigue haciendo de las empresas de transporte españolas en Europa contra los que han intentado levantar barreras normativas opuestas al normal desarrollo de nuestra actividad”.



Manuel Carlier
Director general de Anave

Aunque la mayoría de los aspectos normativos medioambientales relativos al sector marítimo no se deciden en el ámbito nacional sino en la OMI o en la Unión Europea, y también muchos de los obstáculos que limitan la competitividad de los buques mercantes españoles inscritos en el REC se refieren a materias que no dependen directamente de Fomento, el mensaje de Anave es muy claro. En este sentido, Carlier recuerda que “España es el quinto país de la UE por PIB, el cuarto por comercio marítimo, pero sólo el decimocuarto por flota mercante de bandera nacional”. También apunta que la administración española necesita que haya buques mercantes españoles para formar a los marinos que precisa para Sasemar, la administración marítima y portuaria, “pero para que exista esa flota, el registro español necesita ser competitivo, y hoy no lo es”. Desde Anave han presentado una serie de propuestas detalladas que permitirían potenciar la flota de bandera española y que no tendrían coste presupuestario. “Pero necesitamos un respaldo político que ponga nuestras reivindicaciones en la agenda del Gobierno o del Parlamento al mayor nivel posible”, concluye Carlier.



Enric Ticó
Presidente de Feteia-Oltra

Enric Ticó insta a Fomento a reflexionar a fondo sobre temas clave. “Entre ellos destacan la necesaria la modificación de la estructura del CNTC, creando un departamento adicional para las organizaciones de operadores, toda vez que la integración conjunta transportistas-operadores en el departamento de mercancías no es operativa ni eficaz, debido a su distinta actividad y problemática empresarial, llegando incluso a defender intereses contradictorios”. Por otra parte, Ticó demanda no limitar las subcontrataciones en el transporte internacional de mercancías, como proponen las organizaciones de transportistas del CNTC, “por los perjuicios que generaría para el sector transitario e, indirectamente, para el comercio exterior de nuestro país, por encontrarse la subcontratación debidamente regulada en nuestra legislación y considerar contrario a la libertad de mercado y contratación”. En definitiva, desde Feteia consideran esencial que Fomento vea al sector transitario como un aliado para la promoción del transporte y el comercio internacional. “¡Que nos escuchen más!”, señala Ticó, que lamenta que “hay muchos funcionarios, pero pocos funcionadores”.



Juan Diego Pedrero
Gerente AEFP

El responsable de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP) espera que el compromiso que existe actualmente por parte del ministerio de Fomento con el sector ferroviario de mercancías se consolide, teniendo en cuenta que el modo ferroviario es el más eficiente y respetuoso con el medio ambiente. “También le pedimos al ministro la participación activa de todo el sector, no sólo el público, en las consultas y decisiones que afecten al mismo”, apunta Pedrero.



Alberto Genescà
Presidente de la AEM

Para el presidente de la Asociación Española de Empresas de Mensajería es necesario que el ministerio tenga en cuenta las consideraciones de la CNMC, con las que se muestran plenamente de acuerdo en lo que al contenido del nuevo ROTT se refiere. Genescà considera que “eliminar trabas injustificadas, erradicar las discriminaciones y acabar con los cortijos es un buen camino para consolidar una economía de libre mercado con los mismos derechos y deberes para todos”.



Fernando Argüello
Director general de Fidex

“A Fomento le pedimos que mire al futuro”, comenta el responsable del Foro para la Ingeniería de Excelencia. “Que ahora que la ley de contratos se lo permite, utilice los métodos que durante lustros han demostrado ser efectivos y eficientes en las economías más desarrolladas del mundo”. Asimismo, también considera necesario que apueste por la calidad para garantizar la eficiencia de las inversiones a largo plazo y que no ahorre más de lo necesario en lo pequeño –la ingeniería– para que luego no sea necesario gastar más de lo necesario en lo grande –la construcción y explotación–. “En definitiva, que piense en las próximas generaciones, en lugar de en las próximas elecciones”, asegura.



Juan Francisco Lazcano
Presidente de la AEC

Entre las demandas de la Asociación Española de la Carretera, Lazcano insiste en la recuperación progresiva del déficit de conservación de la red de carreteras, así como en poner en marcha un plan de seguridad vial en la red convencional, donde se concentran el 80% de los accidentes de tráfico. También pide adecuar paulatinamente las infraestructuras viarias a las nuevas exigencias derivadas de la movilidad autónoma, conectada, segura y sostenible.



ATEIA Bahía de Algeciras suma tres nuevas empresas asociadas

Las tres son compañías de reconocido prestigio

La Asociación de Transitarios (ATEIA-OLTRA) de la Bahía de Algeciras ha engrosado recientemente sus filas con la incorporación de tres nuevas empresas asociadas. Se trata de las compañías Partida Logistics, Raminatrans y Vasco Catalana de Consignaciones.

Las tres compañías que han pasado a formar parte de ATEIA-OLTRA Bahía de Algeciras en las últimas semanas son, todas ellas, empresas con una amplia experiencia y reconocido prestigio en el ámbito de la logística. En el caso de Partida Logistics, se trata de una empresa fundada en el año 1923 en el Puerto de Algeciras y que ofrece servicios logísticos y aduaneros.

Raminatrans, por su parte, es un grupo nacido en el año 1988 que desarrolla su actividad como transitario internacional y ofrece un servicio integral para cubrir todas las necesidades del transporte.

Vasco Catalana de Consignaciones, por su parte, nació en Bilbao en 1970 con la creación de la empresa consignataria Vasco Catalana de Consignaciones. Actualmente, el grupo se ha convertido en una multinacional del transporte y la logística que abarca prácticamente todas las actividades que conforman dicha cadena.

El programa "Forma't al Port" inicia el año con nuevos centros formativos y patrocinadores

El programa de formación "Forma't al Port", impulsado por el Puerto de Barcelona, la Escola Europea, la Fundación BCN Formación Profesional y Barcelona-Catalunya Centre Logístic (BCL), encara el año 2018 sumando nuevos patrocinadores e incorporando un nuevo centro formativo. Se trata, en el caso de los patrocinadores, de Cosco Shipping Lines Spain y la Diputación de Lleida y de la Escuela de Trabajo de Lleida en el caso de los centros formativos que participan en dicho programa.

El objetivo del programa "Forma't al Port", que se puso en marcha en el año 2015, es asegurar la formación continua de la comunidad logística de Barcelona para hacer frente a los retos de futuro, garantizando la existencia de profesionales bien preparados para situar estratégicamente a Barcelona en la primera línea de la actividad logística a nivel internacional.

Los cursos de "Forma't al Port" están dirigidos a estudiantes de centros de formación profesional de postgrado en Logística, Transporte y Negocios Internacionales que se imparten en distintos centros formativos de Catalunya y los contenidos están centrados en proporcionar un amplio conocimiento de la industria logística, especialmente del ámbito marítimo.

Formación dual

Además, el programa, pretende proporcionar a las empresas del sector la oportunidad de presentar las características de su negocio y los perfiles profesionales que requieren para desarrollarse adecuadamente. De esta forma, se ponen en común las necesidades profesionales existentes en el mercado laboral con la formación impartida, lo que permite a los estudiantes compatibilizar la formación en los centros educativos con un entorno laboral real, además de facilitar a las empresas la contratación de perfiles adecuados a sus necesidades.

En la actualidad, los patrocinadores de "Forma't al Port", además de Cosco Shipping Lines Spain y la Diputación de Lleida, son el ayuntamiento del Prat de Llobregat, la Asociación de Transitarios (ATEIA-OLTRA) de Barcelona, Agents Marítims de Barcelona, el Puerto de Barcelona, BCL, el Colegio de Agentes de Aduanas de Barcelona, el Propeller Club de Barcelona y las empresas Coma y Ribas y Holding M. Condeminas.

Balance y previsiones

Los cursos impartidos a lo largo del pasado año dentro del programa "Forma't al Port", en los que participaron un total de 12 centros formativos y 419 alumnos, han sido valorados con un notable alto por los asistentes (4,2 puntos sobre un total de 5), lo que supone una nota más que aceptable.

Para este año, los impulsores del programa ya tienen preparados los cursos que se impartirán en el primer trimestre del ejercicio, así como las dos ediciones que tendrán lugar en noviembre del curso especial de management que se imparte.

En total, para 2018 está previsto que se impartan un total de nueve cursos de los que siete corresponden al nivel introductorio y dos, al de management. La asistencia prevista de alumnos asciende a 415 y el número de centros participantes, a 13. Además, podría incorporarse algún nuevo centro formativo al programa dado el interés que éste ha despertado.

Nueva composición del Comité Madrileño del Transporte por Carretera

Tras iniciar el proceso de renovación preceptivo cada cuatro años, la Comunidad de Madrid ha dado a conocer la nueva composición este órgano consultivo para el período 2018-2021.

La Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid ha dado a conocer la nueva composición del Comité Madrileño del Transporte por Carretera en las secciones de Transporte Público de Mercancías y de Operadores de Transporte para el período 2018-2021.

Las secciones de Transporte Público de Mercancías y de Operadores de Transporte componen el departamento de transporte de mercancías de este órgano consultivo que, a su vez, también tiene otro departamento dedicado al transporte de viajeros.

Así las cosas, según informa Atradice, dentro de la sección de Transporte Público de Mercancías Femet (Federación Madrileña de Transporte de Mercancías y Operadores y Auxiliares del Transporte) cuenta con un 9,32% de las empresas y un 34,34% de las autorizaciones, Ata (Asociación de Transportistas Autónomos de Madrid) dispone de un 17,17% de las empresas y de 10,65% de las autorizaciones, Fenadismer Madrid suma un 36,24% de las empresas y un 28,86% de las autorizaciones, Tradisma totaliza un 9,29% de las empresas y un 9,31% de las autorizaciones y Aetg alcanza un 27,97% de las empresas y un 16,84% de las autorizaciones.

Por lo que respecta a la sección de Operadores de Transporte, Atradice acumula un 29,39% de las empresas y un 24,69% de las autorizaciones, Ateia-Oltra posee un 33,42% de las empresas y un 29,5% de las autorizaciones, Ata-Madrid llega a un 16,47% de las empresas y un 13,64% de las autorizaciones, Uno totaliza un 14,7% de las empresas y un 26,17% de las autorizaciones y, por último, Fenadismer Madrid supone un 6,02% de las empresas y un 6% de las autorizaciones.

La Comunidad de Madrid inició el proceso de renovación obligatorio cada cuatro años del Comité Madrileño de Transporte por Carretera a finales del pasado mes de junio, para recoger los posibles cambios que se hayan dado en el nivel de representatividad asignado a cada asociación en el sector de la región.