

PETRA:

HACIA LA MODERNIZACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Nº 16

BOLETÍN
INFORMATIVO
MARZO 2009

- ✓ Actualidad de los acuerdos de junio de 2008.
- ✓ La nueva regulación del contrato de transporte terrestre.
- ✓ Actualización del Estudio de costes del transporte de mercancías por carretera.
- ✓ Última presentación pública sobre Formación.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE TRANSPORTES
POR CARRETERA



Comité Nacional del Transporte por Carretera

S U M A R I O

PETRA

NIPO: 161-09-051-5

Boletín 16 – Marzo 2009

Editorial

Situación actual del sector

Actualidad de los Acuerdos del 11 de junio de 2008.....	4
El nuevo contrato de transporte terrestre de mercancías	10
Estudio de costes del transporte de mercancías por carretera	12

Ejemplos de mejores prácticas sectoriales

Infraestructuras: Gasocentro Vitoria, S.A.	15
Intermodalidad: Asociación CyLog	16

Apoyo en la difusión del Plan PETRA II

9ª Presentación Pública – Formación	
<i>Apertura</i>	18
<i>Últimos referentes de Formación en el Sector</i>	20
<i>Mesa Redonda. La profesionalización a través de la formación: retos y oportunidades</i>	24
<i>Conclusiones de la Jornada</i>	29

Concurso PETRA de mejores experiencias

Convocatoria del Concurso PETRA 2009	30
--	----

Editorial

Con esta nueva edición del Boletín PETRA, la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento (DGTC), en colaboración con el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) y con la asistencia técnica de la firma consultora Arup, continua con el desarrollo de iniciativas de comunicación con el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera, con el fin de contribuir a la mejora competitiva y la modernización del mismo.



En la decimosexta edición del Boletín PETRA, se presenta la actualidad del sector marcada por el avance en el desarrollo de las medidas resultantes de los acuerdos de junio de 2008, firmados entre la Administración y el Departamento de Mercancías del CNTC, y el Proyecto de Ley de contrato de transporte terrestre de mercancías, que se encuentra en fase de tramitación en el Congreso de los Diputados.

Tras un breve paréntesis temporal, el pasado mes de octubre de 2008 se retomó el ciclo de Presentaciones Públicas sobre proyectos y experiencias relacionados con las líneas de actuación del Plan PETRA. En este Boletín se hace un extenso resumen de las ponencias, que en esta ocasión versaron sobre la profesionalización en el sector a través de la formación, compartiendo el renovado enfoque de los planteamientos del nuevo Plan Estratégico del sector, Plan PETRA II. □

NOTICIAS DE ACTUALIDAD:

- ❖ El 21 de octubre de 2008, **D. Fernando Palao** tomó posesión del cargo de **Secretario de Estado de Transportes** del Ministerio de Fomento. Desde abril de 2004, D. Fernando Palao se encontraba al frente de la Secretaría General de Transportes. La creación de una Secretaría de Estado de Transportes, según indicó la **Ministra de Fomento**, supone ampliar la capacidad de acción del Ministerio para trabajar por un **transporte más moderno**, con más posibilidades de desarrollo y reforzando su estructura para cubrir las necesidades de un **sector tan dinámico**.
- ❖ El pasado mes de noviembre de 2008, el **Ministerio de Fomento** convocó las **ayudas** destinadas a facilitar la **retirada de la actividad** a los **transportistas autónomos** para el año 2009. Con el objetivo de servir de apoyo social a los autónomos de mayor edad en un momento de reducción de la actividad, se han flexibilizado las condiciones para disfrutar de esta ayuda. La dotación presupuestaria asciende a **60 millones de euros**, con lo que se espera superar los más de 40 que se otorgaron en el ejercicio 2008.

EN ESTE NÚMERO:

- 📄 Recogemos el desarrollo de los **Acuerdos de junio de 2008** al término del citado año..... Pág. 4
- 📄 Presentamos los aspectos más relevantes de la futura regulación del **contrato de transporte terrestre de mercancías** Pág. 6
- 📄 Incluimos una referencia a la actualización del **estudio de costes del transporte de mercancías** por carretera Pág. 8
- 📄 Resumimos la última **Presentación Pública** sobre proyectos y experiencias relacionados con las líneas de actuación del **Plan PETRA**, que versó sobre la **profesionalización a través de la formación**..... Pág. 33

Situación actual del sector

ACTUALIDAD DE LOS ACUERDOS DEL 11 DE JUNIO DE 2008

El pasado 11 de junio de 2008 la Administración General del Estado y el Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera alcanzaron diversos acuerdos para facilitar al sector la adopción de ajustes y actuaciones para superar las dificultades generadas por la escalada de los precios del gasóleo y la caída de la actividad.

Estos acuerdos se plasmaron en una batería de 54 medidas que afectaban a 7 Ministerios. En los cuadros que se muestran a continuación se presenta un resumen del grado de desarrollo de las medidas actualizado a finales del año 2008, y agrupando aquellas en función de los distintos Departamentos Ministeriales.

1 – MINISTERIO DE FOMENTO

1.1. Establecimiento de una regla conforme a la cual el obligado al pago del transporte deberá pagar intereses si transcurren más de 30 días contados a partir de la entrega de las mercancías en destino.	Medida ejecutada: con la Orden FOM/2184/2008 (BOE 25.7) sobre condiciones generales de contratación del transporte de mercancías. Esta regla ha sido incorporada al Proyecto de Ley del Contrato de Transporte Terrestre (en trámite parlamentario).
1.2. Establecimiento de una cláusula para la actualización automática del precio pactado en los contratos en función de la evolución del precio del gasóleo .	Medida ejecutada: en los mismo términos que se señalan en el apartado 1.1 anterior.
1.3. Actualización de la indemnización por la paralización de los vehículos como consecuencia de la realización de operaciones de carga y descarga.	Medida en proceso de ejecución. Ha sido incorporada al Proyecto de Ley del Contrato de Transporte Terrestre.
1.4. Revisión de la actual Orden de ayudas al abandono de la actividad por personas de edad avanzada, a fin de ampliar su ámbito de aplicación.	Medida ejecutada: con la Orden FOM/2218/2008 (BOE 29.7) y la Orden FOM/ 3233/2008, que establecen las bases reguladoras y la convocatoria, respectivamente, de las ayudas al abandono de la profesión para transportistas autónomos para 2009.
1.5. Revisión de la Orden Ministerial reguladora del régimen de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera.	Medida ejecutada: con la Orden FOM/2185/2008 (BOE 25.7), en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera.
1.6. Aprobación de una Orden Ministerial que establezca idénticas limitaciones a la realización de transporte de cabotaje en España a las que se concreten el Consejo Europeo.	Medida ejecutada: con la Orden FOM/2181/2008 (BOE 25.7) por la que se dictan reglas sobre la realización de transportes de cabotaje en España.
1.7. Apoyo en el ámbito comunitario a la modificación del Reglamento (CE) 561/2006, en materia de tiempos de conducción y descanso .	Medida ejecutada: España apoya en la UE las posiciones consensuadas a tal respecto entre sindicatos y empresarios.
1.8. Defensa en la UE del establecimiento de limitaciones al transporte de cabotaje, en el contexto del actual debate acerca del futuro Reglamento de acceso al mercado de transporte de mercancías.	Medida ejecutada: posición defendida por España en el Consejo de Ministros de Transportes de la UE del 13 de junio de 2008.

1 – MINISTERIO DE FOMENTO (continuación)

1.9. Impulso para una mayor armonización en las regulaciones y criterios de inspección entre países.	Medida ejecutada: la posición española se está llevando a cabo en las reuniones de EUROCONTROL-ROUTE y en los grupos de trabajo del Consejo de la UE.
1.10. Apoyo a las posiciones sectoriales en relación con la Euroviñeta y la tarificación de infraestructuras .	Medida ejecutada: la posición española a este respecto se ha manifestado en los Consejos de Ministros del 13 de junio, 1 de septiembre y 9 de octubre de 2008.
1.11. Revisión del régimen sancionador previsto en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.	Medida en proceso de ejecución: el día 2 de julio de 2008 quedó constituido en el Comité Nacional el grupo de trabajo sobre régimen sancionador.
1.12. Elaboración y ejecución de los Planes de Inspección con participación del Comité Nacional de Transportes por Carretera.	Medida ejecutada: se tendrán en cuenta los criterios del Comité Nacional en la elaboración del Plan de Inspección para 2009.
1.13. Revisión del Observatorio de Costes del transporte de mercancías por carretera.	Medida ejecutada: el pasado 12 de diciembre de 2008 se publicaron los resultados del estudio para la revisión del Observatorio de Costes, que había sido contratado a través de una asistencia técnica, y cuya actualización tendrá periodicidad trimestral.
1.14. Aprobación y ejecución del Plan de Transporte Intermodal previsto en el PEIT.	Medida en proceso de ejecución: la Dirección General de Planificación está elaborando el Plan de Transporte Intermodal (se espera para finales de 2009).
1.15. Mejora de las infraestructuras viarias y aumento del número de áreas de servicio y zonas de descanso en toda la red.	Medida en proceso de ejecución: la Dirección General de Carreteras está poniendo en marcha el Programa de Inversiones 2008.
1.16. Aumento del número de básculas de pesaje en toda la red de infraestructuras viarias.	Medida en proceso de ejecución dentro del Programa de Inversiones 2008 de la DG de Carreteras.
1.17. Compromiso de aplicar la Directiva sobre tarificación de infraestructuras únicamente a las concesiones de autopistas.	Medida ejecutada: se encuentra en fase de elaboración un Proyecto de Real Decreto que respetará lo fijado en este punto.
1.18. Compromiso de dotación y puesta en funcionamiento de la Fundación "Transporte y Formación" .	Medida ejecutada: la Fundación fue constituida el pasado 16 de septiembre de 2008 y ya iniciado sus actividades.
1.19. Revisión de la actual Orden Ministerial de ayudas a la formación .	Medida ejecutada: con la Orden FOM 3591/2008, de 27 de noviembre, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de ayudas para la formación.
1.20. Puesta en marcha de un programa de simplificación administrativa , principalmente en la gestión de las autorizaciones de transporte por carretera.	Medida ejecutada: se han elaborado los programas informáticos para la puesta en marcha de la administración electrónica, habiéndose hecho una presentación al Comité Nacional.

2 – MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

2.1. Bonificación del 50% de las cuotas del Impuesto sobre Actividades Económicas para el transporte por carretera, para el ejercicio 2008.	Medida ejecutada: a través de la Ley 4/2008, de 23 de diciembre, que introduce diversas modificaciones de la normativa tributaria.
2.2. Reducción en un 75% del impuesto sobre primas de seguros , para los ejercicios 2008 y 2009.	Medida ejecutada: a través de la misma Ley 4/2008 a la que se hace referencia en el apartado 2.1 anterior.
2.3. Renovación del actual Convenio ICO-Ministerio de Fomento referido a créditos a empresas de transporte para 2008. y refinanciación del circulante.	Medida ejecutada: el 17 de junio de 2008 se firmó el Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el ICO sobre líneas de mediación de préstamos. Adicionalmente, el ICO va incorporar líneas de crédito en 2009 para financiar el capital circulante y la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos ha aprobado una addenda para las líneas de financiación al sector del transporte.
2.4. Agilización de las devoluciones anuales y mensuales del IVA .	Medida ejecutada: a través de la misma Ley 4/2008 a la que se hace referencia en el apartado 2.1 anterior.
2.5. Dar solución al tratamiento en el IRPF de la dieta por pernocta .	Medida ejecutada: con el Real Decreto 1804/2008, por el que se modifica el Reglamento del IRPF.
2.6. Defensa en el ámbito de la UE del establecimiento de un umbral de fiscalidad de los carburantes .	Medida en proceso de ejecución: el Ministerio de Economía y Hacienda es el Departamento responsable de la negociación en el seno de la UE de la Directiva de armonización fiscal sobre los productos energéticos.
2.7. Defensa en la UE del gasóleo profesional en la propuesta de modificación de la Directiva 2003/96.	Medida en proceso de ejecución: en los mismos términos señalados en el apartado 2.6 anterior.
2.8. Reducción de los índices de IRPF e IVA en la Orden de módulos .	Medida ejecutada: con la Orden EHA/3413/2008, por la que se desarrollan el método de estimación objetiva del IRPF y el régimen simplificado del IVA.
2.9. Resolución de las dudas e interpretaciones sobre el índice de capacidad de carga de los vehículos.	Medida ejecutada: en los mismos términos señalados en el apartado 2.8 anterior.
2.10. Posibilidad de deducirse a final de año, y no en los pagos fraccionados trimestrales, la retención del 1% en el IRPF .	Medida ejecutada: a través de un informe interpretativo elaborado al efecto.
2.11. Solución de la situación de las empresas de mensajería en relación con el Impuesto de Actividades Económicas.	Medida ejecutada: en los mismos términos señalados en el apartado 2.8 anterior.
2.11. Elaboración de un Plan específico de investigación de las posibles prácticas constitutivas de competencia desleal .	Medida en proceso de ejecución: la Comisión Nacional de la Competencia ha propuesto al Sector la aportación de datos para elaborar un Plan de investigación.

3 – MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACIÓN

3.1. Diferimiento de hasta un año, sin el pago de intereses, de las cotizaciones a la Seguridad Social por parte de las empresas transportistas y de los autónomos del sector de transporte por carretera.	Medida ejecutada: por Resolución de la Dirección General de la Tesorería de la Seguridad Social, de fecha 26 de junio de 2008, que autoriza diferir el pago de las cuotas de la Seguridad Social a quienes ejercen su actividad en el sector del transporte por carretera.
3.2. Reducción de las cotizaciones a la Seguridad Social hasta el entorno del 4%.	Medida ejecutada: aprobada en la Ley 2/2008, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado.
3.3. Aplicación al sector de los resultados de los trabajos que sobre el cese de actividad de los trabajadores autónomos está realizando la Dirección General de Trabajo Autónomo.	Medida en proceso de ejecución. Se está llevando a cabo el estudio acordado.
3.4. Estudio de la aplicación al sector del otorgamiento de de ayudas destinadas a financiar actividades de prevención .	Medida en proceso de ejecución: que requiere la modificación previa del Reglamento de Servicios de Prevención.
3.5. Aplicación del programa “RED Directo” , por el que se factura directamente a las empresas las cotizaciones de Seguridad Social.	Medida ejecutada: se ha enviado al Comité Nacional la información sobre funcionamiento del programa RED.
3.6. Evaluación, en el marco de la Mesa de Diálogo Social, de las enfermedades profesionales del sector.	Medida en proceso de ejecución: que requiere acuerdo de la Mesa de Diálogo Social y su establecimiento se ha de llevar a cabo a través de un Real Decreto.
3.7. Reversión de los excedentes de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades profesionales a la financiación de actividades preventivas.	Medida en proceso de ejecución: Medida en proceso de ejecución en los mismo términos señalados en el apartado 3.6 anterior.
3.8. Aplicación de la bonificación del 3% por la colaboración en la gestión de la Seguridad Social .	Medida en proceso de ejecución: que requiere acuerdo de la Mesa de Diálogo Social y su posible establecimiento se ha de realizar a través de una Orden de cotización.
3.9. Revisión del contenido del Real Decreto 902/2007, sobre tiempos de trabajo en el sector del transporte por carretera.	Medida en proceso de ejecución: se procederá a la reforma del Real Decreto si se produce un acuerdo de los agentes sociales.

4 – MINISTERIO DE EDUCACIÓN, POLÍTICA SOCIAL Y DEPORTE

4.3. Creación de un ciclo formativo de grado medio para conductores de transporte por carretera.	Medida en proceso de ejecución: su establecimiento se tiene que desarrollar a través de un Real Decreto.
4.4. Actualización de los contenidos del título de Formación Profesional Superior en Gestión de Transportes.	Medida en proceso de ejecución: en los mismo términos señalados en el apartado 4.1 anterior.

5 – MINISTERIO DE INTERIOR

5.1. Homogenización de los criterios de restricción a la circulación de vehículos pesados , en orden a establecer corredores alternativos.	Medida en proceso de ejecución: la Dirección General de Tráfico ha solicitado dictamen al Ministerio de Administraciones Públicas acerca de las competencias de Cataluña y País Vasco en relación con las restricciones de tráfico.
5.2. Creación de un grupo de trabajo conjunto para mejorar la coordinación de las restricciones a la circulación de vehículos pesados a aplicar en el año 2009.	Medida en proceso de ejecución: la Dirección General de Tráfico convocará una reunión con las Comunidades Autónomas de Cataluña y País Vasco con el fin de tratar las restricciones a la circulación.
5.3. Supresión de la infracción por parada en el carril-bus en el sistema de permiso por puntos en la próxima revisión normativa.	Medida ejecutada: el Gobierno ha aprobado el proyecto de Ley de reforma de Seguridad Vial en el que se introduce este punto, habiéndose remitido al Congreso de los Diputados.
5.4. Presentación en las Jefaturas de Tráfico, por parte de las Asociaciones del Transporte, de los expedientes de sus asociados sin necesidad de aportar documentos originales.	Medida ejecutada: la Dirección General de Tráfico ha remitido el acuerdo a las Jefaturas Provinciales y se ha comprometido a emitir instrucción por escrito en orden a que estas facultades sean reconocidas.
5.5. Participación del Comité Nacional del Transporte por Carretera en los grupos de trabajo del Consejo Superior de Seguridad Vial .	Medida ejecutada: la Dirección General de Tráfico ha solicitado que sea designado un representante, al que podrá acompañar un técnico, para incluir al Comité Nacional en los citados grupos de trabajo.

6 – MINISTERIO DE JUSTICIA

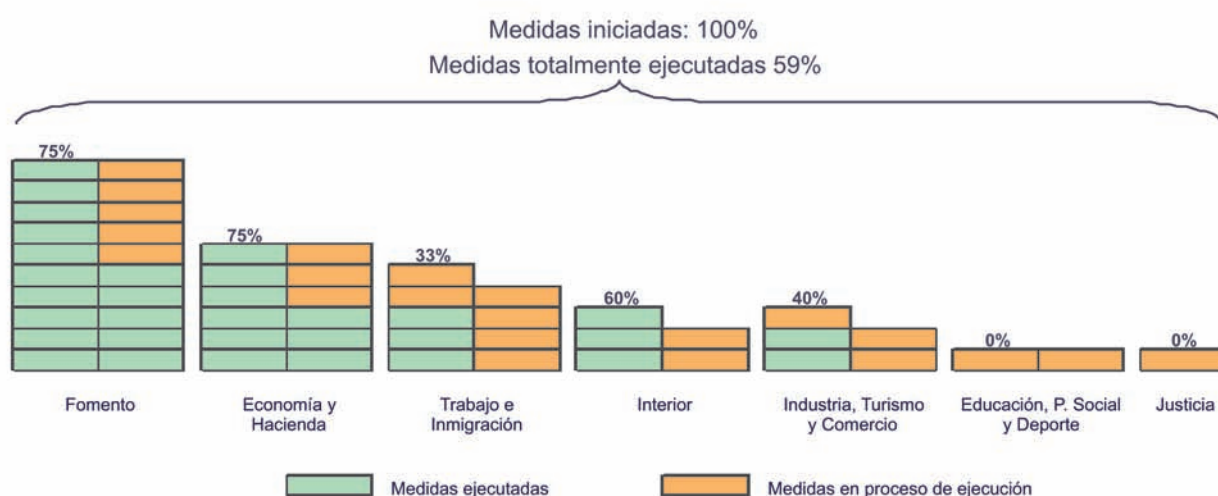
6.1. Reinicio de la tramitación del Proyecto de Ley sobre el contrato de transporte terrestre .	Medida en proceso de ejecución. en tramitación en el Congreso de los Diputados.
--	--

7 – MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

7.1. Publicación semanal de los índices de variación de los precios medios del gasóleo .	Medida ejecutada: publicación en la página Web del Ministerio de Fomento.
7.2. Impulso de la utilización de combustibles alternativos .	Medida ejecutada: con su integración dentro del Plan E-4 del IDEA y con la Orden ITC/2877/2088 (BOE 14 de octubre), en la que se establece un mecanismo de fomento de biocarburantes y combustibles renovables con fines de transporte.
7.3. Firma de un convenio entre el IDAE y asociaciones del sector del transporte por carretera para la realización de cursos de conducción eficiente desde el punto de vista energético.	Medida en proceso de ejecución: en los mismos términos señalados en el apartado 7.3 anterior.
7.4. Puesta en marcha de una línea de ayudas para la inversión en sistemas de gestión de flotas .	Medida en proceso de ejecución: que requiere la modificación previa del Reglamento de Servicios de Prevención.
7.5. Desarrollo de una línea de subvenciones para la inversión en la renovación de flotas con vehículos de transporte por carretera que empleen combustibles alternativos al gasóleo (eléctricos, híbridos, gas, etc.).	Medida en proceso de ejecución: la línea de ayudas fue convocada el 7 de junio de 2008 y fue publicada con posterioridad una ampliación del plazo de presentación de solicitudes hasta el 7 de octubre de 2008.

En resumen, al final del ejercicio 2008 se habían puesto en marcha todas las medidas acordadas con el Comité Nacional del Transporte, habiéndose completado en su totalidad la mayoría de las mismas (concretamente el 59%). En el caso del Ministerio de Fomento las medidas

totalmente implantadas representaban el 75% del total. En general, las medidas que se encontraban aún en proceso de ejecución estaban condicionadas por la necesidad de ciertos trámites de carácter administrativo, reglamentario o legislativo.



EL NUEVO CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS

El pasado 31 de octubre de 2008, la Mesa de la Cámara del Congreso de los Diputados encomendó la aprobación del Proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías a la Comisión de Justicia.

Esta Ley representa la adaptación del régimen jurídico del transporte terrestre de mercancías a las necesidades cambiantes que el transporte presenta en la actualidad. Pocos sectores se encuentran más necesitados de una reforma legal que el del transporte terrestre si se tiene en cuenta que la regulación jurídica del contrato de transporte, recogida en el Título VII del Libro II del Código de Comercio (artículos 349 a 279), ha permanecido en vigor, sin apenas modificaciones, desde la promulgación del Código en 1885.

La escasa adaptación legislativa había llevado a la Administración en los últimos años a tener que intervenir en la regulación de las relaciones contractuales del transporte. En este sentido, hay que referirse a las Condiciones Generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera establecidas por el Ministerio de Fomento (Orden de 25 de abril de 1997).

Al margen del anacronismo y el desfase del Código de Comercio en esta materia, existen otros motivos que justifican la necesidad de una nueva Ley para regular el contrato de transporte terrestre:

- Por una parte, la transformación que está comenzando a gestarse en el sector ferroviario como consecuencia de su liberalización (Ley 39/2003, de 17 de noviembre) y que requiere un nuevo marco legal para las relaciones contractuales.
- Y, por otra, las reformas de carácter similar que se están llevando a cabo en otros modos de transporte. Un ejemplo es la tramitación de la Ley General de navegación marítima, que supone un incentivo añadido para llevar a cabo la actualización de una parte importante del Derecho del transporte, como es el referente al transporte terrestre.

La redacción del Proyecto de Ley adapta, en lo sustancial, el Derecho del contrato de transporte terrestre español al modelo de los convenios internacionales en la materia, básicamente al CMR, Convenio de transporte internacional de mercancías por carretera, y a las Reglas

Uniformes CIM/1999, siguiendo la senda marcada por otros países europeos.

Desde la promulgación del Código de Comercio, en 1885, las modificaciones en la regulación contractual del transporte para su progresiva adaptación a la práctica diaria del transporte de mercancías por carretera han resultado insuficientes, por lo que se hacía necesaria una actualización del mismo.

La adaptación realizada por este Proyecto de Ley no se limita a incluir las reglas contenidas en los convenios internacionales, sino que presenta soluciones específicas a la problemática propia del transporte terrestre de mercancías. A continuación se recoge una reseña de los aspectos más relevantes introducidos en el mismo.

Definición y sujetos

El contrato de transporte de mercancías se define como aquél por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y entregarlas al destinatario.

De esta forma se identifican tres sujetos que intervienen en el transporte de mercancías:

- El cargador, quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo.
- El porteador, quien asume la obligación de realizar el transporte, con independencia de que lo ejecute con sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos.
- El destinatario, a quien el porteador ha de entregar las mercancías en el lugar de destino.

Carácter de la norma

Se recoge la posibilidad de que las normas recogidas en el Proyecto de Ley puedan ser alteradas mediante pacto

negociado individualmente entre las partes, salvo en determinados preceptos que establecen lo contrario. De esta forma, las condiciones generales de un contrato de transporte podrán modificar lo dispuesto por la Ley siempre y cuando sean más beneficiosas para el adherente.



Principales novedades

Entre las principales novedades que incorpora este Proyecto de Ley se encuentran las siguientes:

- La regulación del contrato de **transporte terrestre de mercancías**, tanto por **carretera** como por **ferrocarril**, con posibilidad de aplicarlo al contrato de transporte fluvial.
- La incorporación del supuesto de **transporte** realizado en el marco de una **operación logística**.
- La clarificación de las posiciones de los **transportistas sucesivos**, de forma que se apliquen normas similares a los contratos de transporte interno y a los de ámbito internacional.
- La determinación de las normas de aplicación al **transporte multimodal**.
- La adaptación del régimen de **responsabilidad de los transportistas de mercancías** al modelo del CMR, estableciendo causas de exoneración y límites de responsabilidad idénticos a los que se recogen en el mismo y superiores a los aplicables en la actualidad.
- La definición del grado de responsabilidad en operaciones de **carga y descarga** y de **estiba y desestiba**,

considerando que en el caso de **servicios de paquetería** y en servicios de **recogida o reparto de pequeños envíos** de mercancías estas operaciones correrán a cuenta del porteador.

- El reconocimiento de la **carta de porte electrónica** como prueba válida del contrato, además de la carta de porte en formato físico.
- La posibilidad de formalizar **contratos de transporte continuado** para fomentar relaciones de transporte duraderas.
- El cumplimiento de los **Acuerdos con el sector de junio de 2008** a través de:
 - ✓ La actualización de la indemnización por paralización del vehículo.
 - ✓ El establecimiento de una cláusula de actualización del precio del transporte en función de las variaciones en el precio del gasóleo.

La nueva Ley moderniza la regulación adaptándola a la de los países de nuestro entorno, aumentando la seguridad jurídica de los transportistas y determinando las normas aplicables al transporte multimodal.

- El establecimiento de una **regulación específica del contrato de mudanza**, estableciendo normas especiales para proteger los derechos de los consumidores.
- El fortalecimiento del sistema extrajudicial en la resolución de conflictos mediante las **Juntas Arbitrales de Transporte**.
- El establecimiento de los **plazos de prescripción** para ejecutar las acciones legales, de forma que coinciden con los establecidos internacionalmente:
 - ✓ En términos generales se establece el plazo de un año, incluso en portes, frente a los seis meses actuales.
 - ✓ En caso de conducta intencionada o temeraria se amplía a tres años.

ESTUDIO DE COSTES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

El “Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera” fue resultado de las reuniones que, bajo la supervisión de la Dirección General de Transportes por Carretera, mantuvo la sección de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera con las asociaciones más representativas de usuarios. Su finalidad es servir de orientación a los distintos agentes que intervienen en la contratación de servicios de transporte (transportistas, cargadores y operadores de transporte) en la determinación de las condiciones económicas de los contratos y acuerdos que suscriban en el desarrollo de su actividad.

El Observatorio comenzó a funcionar en el año 2000 y se instrumentalizó en una aplicación informática ubicada en el Web del Ministerio de Fomento. Para su puesta en marcha se utilizó como base de referencia un estudio de costes realizado en 1998 por la entonces Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera. Las revisiones periódicas del Observatorio se realizaban aplicando a las distintas partidas de la estructura de costes una serie de diversos índices de evolución de la actividad económica.

Con el transcurso de los años, muchos de los precios y de las condiciones de explotación que afectaban a las distintas partidas de costes del transporte de mercancías por carretera han experimentado importantes cambios que los citados índices de actualización no recogían, de forma que los datos del Observatorio no correspondían con una total precisión a la realidad.

Por este motivo, y en base al mandato que establece el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, donde se encomienda al Ministerio de Fomento mantener debidamente actualizado el Observatorio, la Dirección General de Transportes por Carretera ha realizado un nuevo estudio en profundidad sobre los costes del transporte de mercancías por carretera.

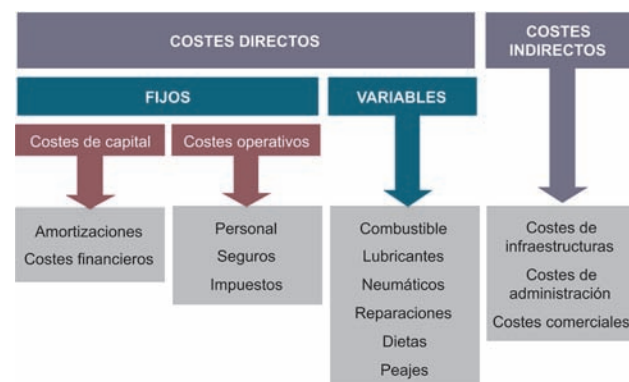
Los resultados del nuevo estudio de costes tratan de ser un marco de referencia y se ha pretendido aproximarlos lo más posible a la realidad. Sin embargo, la gran diversidad de empresas, de especialidades y de escenarios de explotación hace que ese objetivo sea extremadamente complejo.

Metodología aplicada

Para la actualización del estudio de costes se ha utilizado una metodología eminente práctica que se ha basado, principalmente, en recabar la información directamente de los proveedores o suministradores de bienes y servicios (fabricantes de vehículos y semirremolques, neumáticos, aseguradoras, etc.) a fin de definir un modelo de costes lo más objetivo posible. Los datos del estudio **corresponden a los costes del mes de octubre de 2008**.

Adicionalmente, y con el apoyo de las distintas asociaciones de transportistas, se han realizado diversas encuestas a empresas del sector representativas de las distintas especialidades del transporte, lo que ha permitido ajustar los datos de los proveedores y suministradores y adecuarlos al tamaño o estructura empresarial de las empresas.

El modelo de costes se ha construido a partir de los siguientes **componentes**:



Para el cálculo específico de los componentes de coste en las diversas categorías de vehículos y especialidades se ha mantenido la metodología de los actuales Observatorios por estar sobradamente contrastada.

Los costes han sido calculados tanto en términos absolutos como en valores porcentuales y se han obtenido los siguientes indicadores:

- Costes fijos por tiempo (diario y por hora).
- Costes variables por kilómetro.
- Costes directos por kilómetro recorrido.
- Costes directos por kilómetro en carga.
- Costes indirectos por kilómetro.
- Costes totales por kilómetro.

Principales novedades

Las principales novedades en el alcance del estudio de costes con respecto a la estructura clásica del Observatorio vienen determinadas por los siguientes aspectos:

- Dentro de la **tipología de vehículos**, el estudio incorpora una nueva categoría intermedia entre la “furgoneta” (con una MMA de 3,5 Tm.) y el “camión rígido de 2 ejes” (con una MMA de 18 Tm.), correspondiente a un **vehículo de entre 10 y 14 Tm. de MMA**.
- En las distintas **especialidades de transporte** se han incluido tres nuevas modalidades, “**hormigonera**”, “**transporte de animales vivos**” y “**portavehículos industriales**”, que representan un mayor número de empresas y vehículos que otras especialidades que ya se recogían en el Observatorio. No obstante, en el caso de las hormigoneras, y habida cuenta de que sus operaciones son mayoritariamente de ámbito local, el estudio recomienda que no se incluyan en el Observatorio.
- Asimismo, se incorporan como **componentes** de la estructura de **costes** los **de carácter indirecto**, que se calculan en tres niveles diferentes de acuerdo con la estructura de la empresa:
 - ✓ De 1 a 5 vehículos.
 - ✓ De 6 a 19 vehículos.
 - ✓ 20 ó más vehículos.

Finalmente, el estudio distingue dos ámbitos de actualización, según se trate de operaciones en el marco nacional o internacional.

Índices para la actualización de costes

El estudio propone una serie de índices generales para proceder a la actualización futura de los distintos componentes de la estructura de costes, los cuales se resumen en la siguiente tabla:

Componente	Índices o criterios de actualización
Amortizaciones	Índice de Precios Industriales (“IPRI”) publicado por el INE para la división “fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques”.
Costes financieros	EURIBOR a un año promedio del mes a actualizar, publicado por el Banco de España.
Costes de personal	Índice General de Precios al Consumo (“IPC”) publicado por el INE más un diferencial del 0,75%.
Seguros	Índice de Precios al Consumo (“IPC”) publicado por el INE para la clase “seguros de automóvil” del subgrupo “seguros” del grupo “otros bienes y servicios”.
Costes fiscales	Índice General de Precios al Consumo (“IPC”) publicado por el INE.
Dietas	El mismo índice que para los costes de personal.
Combustible	Variación del precio medio mensual y nacional del gasóleo de automoción publicado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
Descuentos en combustible	Revisión anual en función de los descuentos aplicados por las principales empresas distribuidoras de gasóleo.
Neumáticos	Índice de Precios al Consumo (“IPC”) publicado por el INE para la clase “servicios de mantenimiento y reparaciones” del subgrupo “bienes y servicios relativos a los vehículos” del grupo “transporte”.
Mantenimiento y reparaciones	El mismo índice que para los neumáticos.
Peajes	Actualización a partir del promedio del IPC interanual correspondiente a los doce meses precedentes, y considerando la antigüedad de la concesión y de la relación entre “tráfico esperado” y “tráfico registrado” en cada vía. Para peajes internacionales, se aplicará el IPC de cada país.
Kilometraje en carga y en vacío	Reajuste en función de la normativa o de posibles restricciones del servicio.

Resultados

Los resultados detallados del estudio en función de las diversas tipologías de vehículos y especialidades, correspondientes a los costes del mes de octubre de 2008, se pueden consultar el resumen ejecutivo del estudio dentro de la página Web del Ministerio de Fomento (Áreas de actividad\Transportes por Carretera\Documentos de Interés).

En base a dichos resultados, el Grupo de Trabajo del Observatorio de Costes, integrado por representantes de las principales asociaciones de transportistas y cargadores y del Ministerio de Fomento, determinará la estructura de las próximas actualizaciones.

En la tabla que se presenta a continuación se incluye un resumen de los costes totales promedio resultantes del es-

tudio para las distintas especialidades y tipos de vehículos, referidos al mes de octubre de 2008.

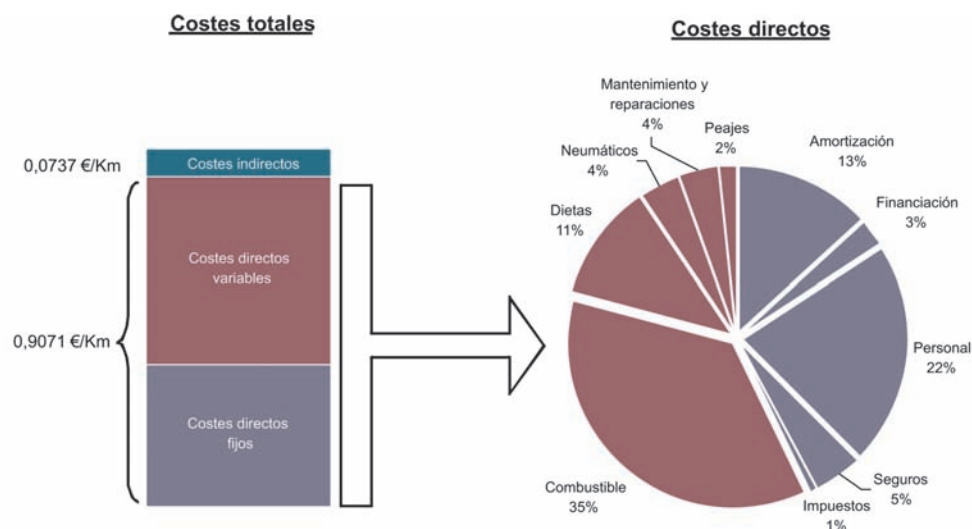
Especialidad	Tipo de vehículo	Ámbito Nacional			Ámbito Internacional		
		Características de explotación - hipótesis ⁽¹⁾		Costes totales promedio - Euros/Km ⁽²⁾	Características de explotación - hipótesis ⁽¹⁾		Costes totales promedio - Euros/Km ⁽²⁾
		Kms. Año	En vacío		Kms. Año	En vacío	
Carga general	Articulado	120.000	15%	0,9809	135.000	10%	1,1178
	Tres ejes	95.000	15%	0,9397	--	--	--
	Dos ejes	90.000	20%	0,8613	--	--	--
Frigoríficos	Articulado	120.000	20%	1,0764	135.000	20%	1,2027
	Dos ejes	70.000	25%	1,1164	--	--	--
Mercancías peligrosas (gases)	Articulado	100.000	50%	1,3490	130.000	50%	1,2978
Mercancías peligrosas (prod. químicos)	Articulado	105.000	23%	1,2772	130.000	23%	1,2724
Cisternas productos alimentación	Articulado	130.000	25%	1,0352	135.000	25%	1,1842
Cisternas productos pulverulentos	Articulado	130.000	30%	1,0681	135.000	30%	1,2159
Portavehículos	Tren de carretera	120.000	20%	1,1520	125.000	25%	1,3321
Portavehículos industriales	Tren de carretera	120.000	10%	1,2942	125.000	25%	1,4759
Tren de carretera	Dos ejes + remolque de tres ejes	120.000	15%	0,9557	135.000	10%	1,1003
Portacontenedores	Articulado	100.000	15%	1,0772	--	--	--
Graneles	Articulado	120.000	20%	0,9814	--	--	--
Obra	Articulado	60.000	50%	1,4405	--	--	--
Animales vivos	Tres ejes	110.000	50%	0,9075	--	--	--
	Dos ejes	100.000	50%	0,9115	--	--	--
Intermedio entre furgoneta y dos ejes	Dos ejes	70.000	15%	0,8958	--	--	--
Furgoneta	Dos ejes	50.000	--	0,9953	--	--	--

1) En la presente tabla resumen se recogen únicamente las hipótesis de partida referentes a las características de explotación en términos de kilometraje anual y de recorridos en vacío, al ser el factor más relevante para determinar el ratio de coste por kilómetro. En el estudio se incluyen muchas otras hipótesis de partida que hacen referencia a las características técnicas del vehículo, al tiempo de actividad, a los criterios de amortización, a las condiciones de financiación así como a los diferentes componentes de la estructura de costes.

2) Incluye costes directos e indirectos promedio. En el estudio se distinguen tres niveles diferentes en función del número de vehículos explotados por la empresa.

En cuanto a la importancia relativa de los diferentes componentes, el combustible representa la partida más significativa de los costes directos de explotación en todas las modalidades analizadas, seguida de los costes de personal.

A título orientativo, la figura siguiente recoge de forma gráfica la estructura de costes correspondiente al vehículo articulado de carga general, que es la especialidad y el tipo de vehículo más representativo del sector.



Ejemplos de mejores prácticas sectoriales

INFRAESTRUCTURAS

GASOCENTRO VITORIA, S.A.

N1 Júndiz – Servicios Logísticos



Antecedentes

Gasocentro Vitoria, S.A. inició su actividad en 1996 suministrando gasóleo a sus 82 socios iniciales. Desde entonces ha ampliado tanto el número de socios, en la actualidad cuenta con cerca de 800, como los servicios que les presta habiendo inaugurado unas nuevas instalaciones a finales de 2006.

Descripción del proyecto

La nueva infraestructura, N1 Júndiz, ha supuesto una inversión de 3,3 millones de euros y el establecimiento de un equipo de gestión de 8 personas. En la actualidad abarca una amplia oferta de servicios para los asociados que incluye:

- Estación de servicio.
- Asesoría laboral, fiscal, jurídica y contable.
- Correduría de seguros.
- Gestoría administrativa.
- Consultoría en prevención de riesgos laborales.
- Telefonía móvil y Wi-Fi.
- Tarjeta de gasóleo profesional.
- Tienda especializada.
- Celebración de jornadas técnicas.

Esta iniciativa otorga a los asociados una dimensión adecuada para canalizar y agrupar las necesidades de los transportistas y ha fijado las bases para lograr un sector más eficaz, moderno y competitivo, además de poder aprovechar economías de escala en muchos conceptos (formación, información, servicios y productos especializados, sostenibilidad, etc.).

Con este conjunto de servicios ofrecidos se desarrollan diversas actuaciones que afectan a buena parte de los proyectos recogidos en el Plan Petra: imagen e información, reducción de emisiones contaminantes, estructura empresarial, externalización del transporte, información sobre ayudas e incentivos fiscales, etc.



Resultados

Los beneficios resultantes sobrepasan al ámbito de los promotores del proyecto, de este modo se pueden identificar los siguientes:

- Para los asociados que utilizan el centro:
 - ✓ Han aumentado sus ingresos y reducido sus costes al disfrutar de economías de escala.
 - ✓ Han mejorado su imagen.
 - ✓ Se han especializado en actividades de transporte, mejorando la calidad de este servicio.
 - ✓ Han aumentado la capacidad para fidelizar a sus clientes.
 - ✓ Han reforzado su posición competitiva.
- Para el sector del transporte en particular:
 - ✓ Un complejo multioferta especializado.
 - ✓ Ahorros en costes.
 - ✓ Acceso a una mejor información y formación, lo que incrementa la transparencia.
 - ✓ La toma de conciencia en cuestiones de carácter medioambiental y de sostenibilidad.
 - ✓ Trasmisión al resto de la sociedad de la creciente modernización del sector.
- Para la sociedad en general:
 - ✓ Con la mejora en la calidad del transporte.
 - ✓ Con la reducción de contaminación.

INTERMODALIDAD

Asociación CyLog



Antecedentes y objetivos

La Junta de Castilla y León, con el consenso de agentes económicos y sociales de todos los sectores, y en especial del sector del transporte por carretera, aprobó a finales de 2005 el Modelo CyLog de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística 2006-2015.

El **Modelo CyLog** desarrolla una **red de infraestructuras** logísticas en Castilla y León (Red CyLoG) con 15 Enclaves Logísticos, para mejorar la eficiencia del transporte e impulsar un **desarrollo regional** equilibrado, **integrando los distintos modos** de transporte.

La promoción, coordinación y despliegue del Modelo CyLog fue encomendado por la Junta de Castilla y León a la Asociación CyLog, tutelada por la Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento.

La Asociación CyLog es una asociación sin ánimo de lucro, constituida en febrero de 2005 por las Sociedades Gestoras de los “Enclaves CyLog”. Los principales objetivos perseguidos con la implantación del Modelo son:

- Impulsar el crecimiento y la competitividad del sector productivo de la región a través de la logística y el transporte.
- Crear un tejido logístico autóctono.
- Analizar las cadenas de suministro de distintos sectores para proponer Sistemas Logísticos Regionales.
- Favorecer el potencial de exportador.
- Modernizar y cohesionar el sector del transporte con la oferta de una serie de servicios (básicos y avanzados).
- Convertir a Castilla y León en un nodo logístico de referencia en el noroeste peninsular.

Descripción de la experiencia

La implantación y el desarrollo del Modelo CyLog se divide en cinco áreas diferentes:



1- La **estructura** del Modelo CyLog incluye:

- La Junta de Castilla y León, que tutela y participa en la gestión.
- La Asamblea de la Asociación, que integra a las sociedades gestoras de los enclaves.
- El equipo técnico, formado por 8 profesionales.
- El Órgano económico-social, de carácter consultivo y formado por Cámaras de Comercio, asociaciones de transportistas y sindicatos.
- El Foro CyLog, como órgano técnico consultivo de expertos.
- Los Comités por corredores, pendientes de desarrollar a finales de 2008.

2- El **desarrollo de infraestructuras**: se define la creación de una red de 15 enclaves logísticos mediante reconversión de centros ya existentes y la creación de nuevos, cuya situación actual es:

- Enclaves en funcionamiento: Valladolid, León, Benavente, Salamanca y Palencia.
- Enclaves en construcción: Ávila.
- Enclaves en desarrollo: Almenar de Soria, Enclave Logístico Regional, Miranda de Ebro y Burgos.
- Enclaves en proyecto: Ponferrada, Zamora, Segovia, Arévalo y Aranda de Duero.



3- La Asociación es responsable del despliegue un amplio abanico de **servicios avanzados**:

- **Centrales de compras:** 8 agrupaciones provinciales que representan a 121 empresas.
- **Sociedades logísticas:** formadas a partir de concentración de empresas locales y que tendrán la primera opción de “hacer” logística desde los Enclaves.
- **Promoción de intermodalidad:** existen acuerdos firmados con 7 autoridades portuarias españolas y 3 portuguesas.
- **I+D+i:** mediante proyectos como la plataforma Logistop (gestión de transporte y movilidad) y el Proyecto Europeo, en el intervienen la Universidad de Valladolid y 20 empresas del sector industrial regional.
- **Teléfono del transportista.**
- **Concentración empresarial:** con la creación de grupos empresariales provinciales en torno a sociedades gestoras, sociedades logísticas y agrupaciones de compras.
- **Fundación Regional:** integrada por agentes sociales, para fines de salud y seguridad, formación, etc.
- **Ventanilla única:** para acercar hasta los propios Enclaves la administración al transportista.
- **Nuevas tecnologías/trazabilidad:** software de gestión de almacén, control accesos, etc.
- **Formación integral:** con la firma de un acuerdo para el Plan Estratégico regional, aulas formativas en Enclaves, etc.

4- Desde la Asociación se están realizando **Análisis Sectoriales** de varios sectores productivos de la región (piensos compuestos, biocombustibles, vitivinícola, etc.) con el fin de proponer unos Sistemas Logísticos Regionales que permitan, a través de la optimización de procesos de transporte y logística, desarrollar soluciones que mejoren competitividad de cada sector.

5- Además de los Servicios Complementarios, la Asociación CyLog desarrolla una serie de **Actuaciones Complementarias**:

- La promoción tanto en el ámbito nacional como internacional.
- La garantía de que el accionariado que compone las sociedades gestoras de cada Enclave se ajuste al modelo, englobando al sector transporte, instituciones públicas, empresa constructora, entidad financiera y consultor técnico.
- La estandarización de programas financieros a largo plazo, así como la supervisión y el control de los planes de financiación y explotación de cada uno de los Enclaves.

Resultados y expectativas

Las principales aportaciones de la Red CyLog son:

- Cada uno de los quince Enclaves está dotado de infraestructuras, medios materiales, recursos humanos y herramientas de alta tecnología.
- La integración del sector del transporte en la logística de forma que las sociedades logísticas CyLog ofrecen todo tipo de servicios logísticos.
- La coordinación de la evolución de las actuales infraestructuras complementarias del transporte hacia enclaves logísticos y el diseño y la construcción de otros nuevos.
- Se dota a las infraestructuras de una serie de Servicios Avanzados y Actuaciones Complementarias que convierten a cada uno de los enclaves logísticos en centros neurálgicos de actividad logística con servicios ofrecidos a las empresas y usuarios de los mismos.

Apoyo en la difusión del Plan PETRA II



RESUMEN DE LA 9ª PRESENTACIÓN PÚBLICA: LA PROFESIONALIZACIÓN A TRAVÉS DE LA FORMACIÓN

APERTURA

El pasado 28 de octubre de 2008 se retomó el ciclo de **Presentaciones Públicas** sobre proyectos y experiencias relacionados con las líneas de actuación del Plan PETRA.

Esta nueva Presentación Pública, celebrada en el Palacio de Zurbano de Madrid e impulsada por la Dirección General de Transportes por Carretera (DGTC) y por el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), se centró en la **formación** como elemento clave para lograr una mayor profesionalización en el sector.

La jornada comenzó con la apertura realizada por D. Juan Miguel Sánchez, Director General de Transportes por Carretera, y por D. Ovidio de la Roza, Presidente del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Tras sus respectivas introducciones, tuvo lugar la primera parte de la Presentación Pública, en la que participaron dos representantes de la Administración. En primer lugar, la Subdirectora General de Formación Profesional (Ministerio de Educación, Política Social y Deporte), D^a Soledad Iglesias, acercó a los presentes el papel que va a tener el sector del transporte en la nueva Formación Profesional. Posteriormente, tuvo lugar la presentación del Gerente de la nueva Fundación Transporte y Formación, D. Jesús Zarzuela, quien se refirió a las funciones, objetivos y funcionamiento de esta entidad de reciente creación.

La segunda parte de la jornada consistió en una mesa redonda que moderó D. Francisco Jiménez Navarro, Director de Transporte y Logística de la forma consultora Arup, en la que se expusieron las experiencias en el campo de la formación de dos empresas del sector, Transportes Hermanos Corredor y Tradisa. Complementariamente, el Director General de CETM, D. Miguel Martínez de Lizarrondo, participó en la mesa exponiendo los retos

y oportunidades con los que se encuentra el sector en lo referente a la formación.

Por último, D. Emilio Sidera, Subdirector General de Ordenación y Normativa, cerró la presentación resumiendo las principales ideas expuestas durante las distintas ponencias y aportando su punto de vista en relación con la formación y en qué medida puede contribuir a mejorar el funcionamiento del sector a través de la profesionalización del mismo.



Asistentes a la novena Presentación Pública.

El **Presidente del CNTC**, D. Ovidio de la Roza, inició su intervención felicitando a la DGTC, por la elección del tema de la nueva Presentación Pública, y a D. Jesús Zarzuela, por su nombramiento como Gerente de la Fundación Transporte y Formación.

El Sr. de la Roza señaló que desde el CNTC se considera al ámbito de la formación como uno de los objetivos prioritarios donde el sector debe trabajar y que el impulso dado a la Fundación Transporte y Formación suponía el cumplimiento de uno de los compromisos reflejados en los acuerdos del sector de junio de 2008.

A su juicio, las actividades en las que la Fundación debería avanzar con mayor rapidez eran la **formación de los conductores profesionales y la coordinación entre los agentes del sector** (transportistas, cargadores, trabajadores, etc.), los departamentos ministeriales involucrados y las Comunidades Autónomas.

También apuntó que no sólo la Fundación Transporte y Formación debe ser el motor de la formación en el sector, por lo que solicitó al Ministerio de Fomento, concretamente a la DGTC, que siguiera asumiendo un papel protagonista en la materia.



D. Juan Miguel Sánchez y D. Ovidio de la Roza efectuando la apertura de la Presentación Pública.

En el inicio de su intervención, **D. Juan Miguel Sánchez** hizo mención a dos factores que están teniendo gran influencia en la coyuntura actual:

- Por una parte, la situación de zozobra que atraviesa el sector financiero y la desconfianza que transmite al resto de los sectores.
- Por otra, las variaciones en los precios del crudo por la especulación en los mercados energéticos, que obliga al sector del transporte, en particular, a asumir costes de adaptación en términos de precios y modificación de contratos.

Inmersos en un periodo de **fuerte caída de la actividad**, D. Juan Miguel Sánchez señaló que tanto el Gobierno como el sector del transporte por carretera (mercancías y viajeros) fueron capaces de reaccionar a través de un conjunto de **medidas coyunturales** que fueron recogidas en los **acuerdos de junio de 2008**.

El objetivo principal de estos acuerdos fue responder a la **necesidad de ajuste** dentro de las empresas del sector, y por ello en el propio mes de junio se aprobaron hasta ocho Órdenes Ministeriales que incidían en diversos aspectos como precios, costes, oferta, etc.

Aunque el contexto de los acuerdos obedecía a la necesidad de un ajuste a corto plazo, muchas de las medidas

planteadas incidían en los **aspectos estructurales** del sector y serían las que permitirían **mejorar su productividad** del mismo. Entre las medidas que apuntó el Director General destacan las siguientes:

- La mejora de la eficiencia energética mediante el uso de vehículos eficientes o combustibles alternativos.
- El aprovechamiento de las oportunidades que ofrecen las nuevas tecnologías, por ejemplo en la gestión de las flotas.
- El impulso a la Investigación y Desarrollo aplicados al sector.
- La consideración de la formación profesional y del capital humano como una inversión que permite mejorar la calidad del servicio.

Dada la importancia que la Administración y los agentes del Sector conceden a la **formación**, ésta se incluyó como uno de los pilares básicos del Plan Estratégico del Transporte Terrestre.

Si bien es cierto que la formación ha tenido un importante desarrollo durante los últimos años, existía la necesidad de una herramienta capaz de **unificar los esfuerzos del sector en el campo de la formación**. Por ello, antes del final de la legislatura anterior se puso en marcha la **Fundación Transporte y Formación**, que fue constituida en septiembre de 2008.

Integrando dentro de su Patronato a representantes de todos los departamentos ministeriales relacionados con el transporte o la formación, el Sr. Sánchez expresó su deseo de que la Fundación se convierta en un **foro de coordinación** capaz de introducir elementos de avance y mejora. Para ello será básica la participación, no sólo de las empresas del sector, sino del CNTC, de los sindicatos y de las Comunidades Autónomas.

Por último, aprovechó para ofrecer al Gerente de la Fundación Transporte y Formación el **total apoyo de la DGTC** y para animarle ante esta **gran oportunidad** en la que “la Fundación es parte de todos y todos son quienes pueden hacer que funcione para el bien del Sector”.

ÚLTIMOS REFERENTES DE FORMACIÓN EN EL SECTOR



El transporte en el marco de la nueva Formación Profesional

La primera ponencia de la Presentación Pública fue realizada por **Dña. Soledad Iglesias**, Subdirectora General de Orientación y Formación Profesional.

En la introducción, Dña. Soledad Iglesias hizo referencia a cómo la Formación Profesional debe ser capaz de **dar respuesta a los retos de una sociedad moderna** en la que la globalización, las nuevas tecnologías, la movilidad y el envejecimiento de la población son factores que modifican las características del mercado laboral y, con ellas, las necesidades de formación.

Entre los **retos** específicos más importantes a los que debe dar respuesta la Formación Profesional en España citó los siguientes:

- La **reducción** de la **tasa de abandono escolar** prematuro.
- El **aumento** del número de ciudadanos que obtienen **título de Formación Profesional** dentro de la enseñanza post-obligatoria.
- El **acercamiento** de la Formación Profesional a todos los ciudadanos con una **oferta flexible**.
- La **compatibilización** de la vida laboral con el aprendizaje a lo largo de la misma.
- La **adecuación** de la **Formación Profesional inicial** a la demanda de los distintos sectores.
- La garantía de **reconocimiento** de las **experiencias profesionales** adquiridas a través de la experiencia laboral o de vías no formales de formación.

Ante estas necesidades, el **marco legislativo** de la Formación Profesional en España intenta dar respuesta a las mismas a través de tres leyes:

- Ley de Empleo. Que establece un Subsistema de formación para el empleo a través de los Certificados de Profesionalidad.
- Ley Orgánica de las Cualificaciones y de la Formación Profesional. Que articula los estándares de competencia a través del Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales y el Sistema de Evaluación de competencias adquiridas por vías no formales.
- Ley Orgánica de Educación. Que establece la existencia de Títulos de Formación Profesional Inicial (Grado Medio y Grado Superior), con los siguientes objetivos:
 - ✓ Preparar a los alumnos para la actividad en un campo profesional.
 - ✓ Adaptarse a las modificaciones que se produzcan a lo largo de su vida laboral.
 - ✓ Facilitar el desarrollo personal y cívico.

Dentro de este marco normativo, la **situación actual del desarrollo** en los distintos aspectos referentes a la formación es la siguiente:

- La finalización casi total del Catálogo Nacional de Cualificaciones.
- La actualización y la elaboración de títulos de Formación Profesional.
- La puesta en marcha de centros donde se imparte la Formación Profesional.
- La finalización de la redacción de la normativa para la regulación de las convalidaciones entre la Formación Profesional de Grado Superior y los estudios universitarios.
- La elaboración de los Certificados de Profesionalidad. De forma que la inclusión de esta figura supondrá el reconocimiento de competencia en una única cualificación profesional, de forma que pasará a estar debidamente reconocida y acreditada.
- La publicación de un Real Decreto que regulará el procedimiento de evaluación de las competencias adquiridas a través de experiencia laboral o por vías no formales de formación



Dña. Soledad Iglesias al inicio de su ponencia.

Dentro del **contexto europeo**, Dña. Soledad Iglesias se refirió a la necesidad de **aumentar el número de alumnos que accede a estudios de Formación Profesional**. En España, y dentro de la enseñanza de carácter no obligatorio, la Formación Profesional representa el 41% de los alumnos, frente al 58% de media en la UE. Para reducir este diferencial se hace necesario:

- Definir las necesidades formativas en función de las actividades productivas.
- Eliminar el fenómeno de la “infracolocación” respecto al nivel de formación (personal que desempeña funciones de menor cualificación a la de su formación efectiva).

Con respecto a las **novedades** previstas en la **oferta de Formación Profesional** del Ministerio de Educación, Política Social y Deporte, las dos familias profesionales con una relación más directa con el sector del transporte son la de **Transporte y Mantenimiento de Vehículos** y la de **Comercio y Marketing** (actualmente en trámite legislativo las dos).

Esta formación se impartirá en Centros Educativos, Centros Integrados, Centros de Enseñanza Privados con au-

torización y espacios ajenos al centro. Además contempla la obligación de realizar **prácticas** en empresas, de tal forma que:

- Se completa la formación con actividades difícilmente practicables en un centro de formación.
- La empresa conoce al alumnado y su nivel de formación, facilitándose el proceso de selección.

Las **características básicas** de ambas familias profesionales se resumen en:

- El Título de **Grado Medio** de la Familia de Transporte y Mantenimiento de Vehículos, con dos cualificaciones profesionales:
 - ✓ Conducción de autobuses.
 - ✓ Conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera.
- Título de **Grado Superior** de la Familia de Comercio y Marketing, formada por seis cualificaciones profesionales, de las que dos de ellas están pendientes de ser aprobadas:
 - ✓ Tráfico de mercancías por carretera.
 - ✓ Gestión y control del aprovisionamiento.
 - ✓ Organización del transporte y la distribución.
 - ✓ Organización y gestión de almacenes.
 - ✓ Gestión comercial y financiera del transporte por carretera.
 - ✓ Tráfico de viajeros por carretera.

Por último, hizo mención al esfuerzo que se está realizando a nivel comunitario para favorecer la **movilidad de los trabajadores dentro de la UE**. En este sentido existe un proyecto de cooperación en el ámbito del transporte liderado por Francia y Alemania que incluye hasta diez Estados Miembro. En este marco se han identificado actividades comunes en cada ocupación y se está intentando que la formación en los respectivos países se estructure según los bloques de actividades comunes identificados.



Presentación de la Fundación Transporte y Formación

Durante la primera parte de su intervención, D. Jesús Zarzuela, Gerente de la Fundación Transporte y Formación, hizo referencia a que la nueva entidad era la **culminación de un conjunto de iniciativas** que tuvieron su origen en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), y que posteriormente fueron recogidas en los planes estratégicos del transporte por carretera, PETRA en mercancías y PLATA en viajeros.

Los **acuerdos entre la Administración y el sector**, tanto los de octubre de 2005 como los de junio de 2008, y los **cambios normativos**, que han sido introducidos recientemente en correspondencia a las sucesivas directivas comunitarias que regulan el sector y que establecen una nueva regulación para el acceso a la profesión de conductor profesional y para la formación continua, dieron el impulso definitivo para crear esta fundación.



D. Jesús Zarzuela junto a D. Ovidio de la Roza en un momento de su participación en la jornada.

La **creación** de la Fundación Transporte y Formación se acordó en el mes de enero de 2008 mediante Acuerdo de Consejo de Ministros, sin embargo su constitución no se produjo hasta el 16 de septiembre de 2008.

El **objeto** de la Fundación pública estatal Transporte y Formación es realizar, proponer y promover actuaciones

para mejorar la formación, la imagen y la cultura en el transporte por carretera.

Entre las **funciones** que enumeró D. Jesús Zarzuela, las más destacadas son:

- La definición de las necesidades formativas del sector.
- El estudio de ayudas públicas para acciones formativas y de medidas para la coordinación y optimización de las mismas.
- El asesoramiento.
- La elaboración de recomendaciones y criterios de calidad (de cursos de formación, de los formadores y de los centros).
- La propuesta de actuaciones destinadas a la coordinación de los diferentes agentes implicados en la formación del transporte.

Entre quienes se pueden **beneficiar** de las actividades de la Fundación D. Jesús Zarzuela incluyó tanto a **trabajadores por cuenta propia** como **por cuenta ajena** de ambos segmentos del sector (viajeros y mercancías), así como a aquellas personas que deseen adquirir formación relacionada con el transporte por carretera.

En referencia a la **estructura orgánica** de la Fundación, señaló que, bajo el protectorado del Director General de Transportes por Carretera, se diferencian tres secciones: el **Patronato**, el **Consejo Rector** y el **Gerente**.

El **Patronato**, como órgano de gobierno y representación de la Fundación, se encargará de cumplir los fines establecidos en los Estatutos, así como de la administración de los bienes y derechos del patrimonio de la misma.

La composición del Patronato estará integrada por diez patronos, establecidos por razón de cargo, y dos técnicos de la Dirección General de Transportes por Carretera en calidad de secretario y vicesecretario.

Entre los patronos, además del Director General de Transportes por Carretera, como Presidente, se encuentran hasta nueve Subdirectores Generales en materias relacionadas con formación y transportes por carretera de siete Ministerios diferentes.



Esquema de la estructura orgánica de la Fundación Transporte y Formación.

Otro de los órganos integrados en la Fundación es el **Consejo Rector**, que se encargará de la gestión ordinaria de la Fundación y de aquellas competencias que le sean delegadas del Patronato.

El Consejo Rector, que se reunirá un mínimo de una ocasión al trimestre, estará integrado por el Presidente de la Fundación, el Gerente de la misma y cinco patronos.

El **Gerente**, nombrado por el Presidente de la Fundación, tiene como principal responsabilidad la de dirigir y realizar la gestión ordinaria de la misma. Entre el resto de funciones destacan:

- El ejercer de apoderadogeneral y especial.
- La representación general.
- El cumplimiento de los acuerdos del Patronato.
- La formalización de contratos.
- Etc.

La principal fuente de **financiación** de las actividades de la Fundación será la aportación del Ministerio de Fo-

mento a través de los Presupuestos Generales del Estado, sin embargo se permiten otro tipo de aportaciones y rendimientos.

Entre los primeros pasos que está dando la Fundación, su Gerente estableció dos niveles de actuación:

- A nivel interno destacó la provisionalidad de su sede, la contratación de personal y la adquisición de los medios materiales necesarios para iniciar sus tareas.
- A nivel externo recalcó la necesidad de dar visibilidad a la Fundación mediante la participación en actos del sector y a través de contactos directos con los agentes (Administraciones, instituciones, asociaciones, sindicatos, universidades, etc.).

Las principales actividades previstas por la Fundación para el año 2009 son:

- El análisis de la situación de la formación del transporte por carretera en España.
- El análisis de los criterios de preparación y cualificación de formadores para el CAP.
- El mantenimiento del Observatorio de la formación.
- La coordinación y optimización de las ayudas.
- El análisis de los criterios para establecer cursos tipo.
- La realización de actividades divulgativas: jornadas, folletos, revista, etc.

Por último, D. Jesús Zarzuela señaló que la Fundación Transporte y Formación se ha creado para convertirse en el referente de la formación en el transporte por carretera y que gracias a la colaboración y a la aportación de ideas por parte de los agentes del sector la formación se considerará como una forma de inversión que permita aumentar la profesionalización del sector y mejorar la eficiencia de las empresas que lo integran.

MESA REDONDA – La profesionalización a través de la formación: retos y oportunidades

La segunda parte de la Presentación Pública incluyó una **Mesa Redonda** en la que participaron dos empresas del sector, que expusieron sus buenas prácticas en la aplicación de programas de formación entre sus trabajadores, y la Dirección de CETM – CEFTRAL.

El moderador de la mesa, D. Francisco Jiménez, Director de Transporte y Logística de ARUP, apuntó la importancia estratégica que tenía la formación en el sector y reflejó el hecho de que por tratarse de medidas que ofrecen resultados visibles a largo plazo no había sido un tema prioritario para los agentes del mismo, especialmente para un tejido empresarial en el que domina la planificación a corto plazo. Entre los aspectos fundamentales sobre la formación que hasta el momento se habían identificado, D. Francisco Jiménez citó:

- Por una parte, la necesidad contrastada de dotar de una mayor profesionalización al personal del sector.
- Por otro lado, la mejora de la calidad del servicio se convierte igualmente en un objetivo prioritario para la competitividad de las empresas.
- Adicionalmente, el incremento de la seguridad, tanto para el personal de conducción como para el entorno en general, pasa a representar un valor fundamental.
- Por todo lo cual, se hace necesario que el sector tome conciencia de que la formación es una carrera de fondo pero, a la vez, es el vehículo indispensable para lograr dichos fines.



Los participantes de la Mesa Redonda.

Transportes Hermanos Corredor



La primera empresa en exponer su experiencia en el campo de la formación fue **Transportes Hermanos Corredor**, representada por **D. Manuel Motos** y **D. Antonio Moreno**, responsables de Recursos Humanos y Finanzas respectivamente.

Transportes Hermanos Corredor es una empresa familiar con sede en la Región de Murcia y cuyo origen se remonta al año 1953. Sus servicios se centran, especialmente, en el transporte frigorífico por carretera en ámbito nacional e internacional. Los mercados en los que tiene una mayor presencia actualmente son Reino Unido, Alemania, Francia, Bélgica, Luxemburgo, Países Bajos y los países nórdicos.

La formación y su importancia en el sector

Los principales rasgos que caracterizan el **perfil del área de personal del sector**, según los representantes de Transportes Hermanos Corredor, son:

- La falta de cualificación.
- La heterogeneidad tanto en el ámbito formativo como en el cultural e idiomático.
- La elevada rotación y movilidad, haciendo difícil su integración y permanencia.

Por lo que respecta al modelo de **formación inicial** que ha introducido la Administración en el sistema de transportes español, Transportes Hermanos Corredor considera que, tanto las nuevas familias profesionales de la Formación Profesional inicial como la introducción del CAP, permitirán disponer de **trabajadores con una base formativa adecuada**, resultando más sencillo su adaptación a las exigencias de las empresas del sector.

En el ámbito de la **formación continua**, Transportes Hermanos Corredor no es partidario de impartir cursos complicados, sino adaptarlos a las **necesidades reales de formación que requiere la empresa**. Algo que se obtiene con la proximidad a la realidad y al día a día de las empresas de transporte por carretera.

La **formación** debe de ser capaz de **crear valor para la empresa**. El valor empresarial se genera a través de dos aspectos, un **mejor servicio** y la **reducción de costes**. La forma en que Transportes Hermanos Corredor busca crear valor empresarial se resume en la siguiente figura:

MEJOR SERVICIO	Aplicación de la tecnología al transporte	- Telefonía móvil - Sistema de localización y seguimiento GPS - Desarrollo de aplicaciones integradas con el tacógrafo digital
	Formación	- Impartición de cursos a los empleados - Elaboración de materiales didácticos (manuales del conductor, DVDs, etc.)
REDUCCIÓN DE COSTES	Fomento de la conducción eficaz y racional	- Cursos de conducción eficiente - Concienciación a los empleados

Otros aspectos en los que la formación genera efectos positivos son la mejora en el **medio ambiente**, a través de la formación en conducción eficaz, y la mejora en la **seguridad vial**.

Las nuevas **políticas de formación** que Transportes Hermanos Corredor desarrolla buscan en el corto plazo ajustar las cualificaciones a las necesidades de la empresa (incorporación del CAP y de la formación continua) y en el largo plazo cumplir los objetivos empresariales.

Los **objetivos** que tiene el **Plan de Formación** implementado por Transportes Hermanos Corredor son:

- La creación de valor empresarial.
- La prestación de un servicio de calidad.
- El logro de una productividad sostenible.

Las aplicaciones concretas de la formación que realiza Transportes Hermanos Corredor son:

- Cursos de conducción eficaz y responsable.
- Impartición de cursos lo más prácticos posible, minimizando la parte teórica e incentivando la participación de los trabajadores.

- Formación específica de los propios conductores de la plantilla para que éstos colaboren en la formación del resto de sus compañeros.
- Elaboración de materiales didácticos ad hoc por parte de la propia empresa.



D. Manuel Motos y D. Antonio Moreno realizando la presentación de Transportes Hermanos Corredor.

Reflexiones finales

Entre las reflexiones que tanto D. Manuel Motos como D. Antonio Moreno quisieron recalcar destacan:

- La consideración de que hoy en día el sector cuenta con **carencias** importantes en el **ámbito formativo** y que la inversión en ésta no debe depender de ciclos económicos.
- El objetivo que debe tener la **profesionalización** del sector es que sus trabajadores estén en condiciones de trabajar sin que su actividad genere riesgos para el resto de la sociedad.
- El **cambio generacional** en el sector ha de ser la clave para pasar de una visión del trabajo en la que lo principal consistía en “echar horas” en el camión a otra en la que se **valoren las inversiones en formación**.
- Por último, señalaron la **incertidumbre** que se plantea en el corto plazo por la adaptación a los nuevos **tacógrafos digitales** y a la normativa de **tiempos de conducción y descanso** y cómo va a afectar al funcionamiento del sector en general y al de su empresa en particular.

Grupo Tradisa



La segunda experiencia empresarial en el ámbito de la formación corrió a cargo del operador logístico **Tradisa**. Su Director de Recursos Humanos, **D. Francesc Ricart**, se encargó de presentar el papel que tiene la formación en su organización y cuáles son las novedades formativas que han desarrollado recientemente.

El Grupo Tradisa no es una simple empresa de transporte de mercancías sino un operador logístico integral que presta sus servicios en los sectores de la automoción, de los productos petrolíferos y otras actividades complementarios. Su fundación, por parte de D. Antonio Guiral, se remonta al año 1954 y en la actualidad cuenta con más de 700 profesionales distribuidos en 24 centros en España y en otros países de la UE como Bélgica, Alemania, Italia y República Checa.

En la elaboración de los planes de formación de Tradisa se intentan **identificar las necesidades formativas** a través de:

- Las iniciativas de **apoyo al plan estratégico** de la empresa.
- Un conjunto de **reuniones** entre los responsables de Recursos Humanos y de cada división de la empresa.
- El establecimiento de **planes de carrera individuales**.
- El **seguimiento de los planes de formación** en materia de calidad, medio ambiente y seguridad y salud, prueba de ello son las certificaciones ISO 9001, ISO 14001 y OSHAS.

En Tradisa se considera que la formación tiene una importancia estratégica, por lo que los retos y las oportunidades de la empresa coinciden con los de la formación.

El **Plan de Formación** de Tradisa para 2008 se compone de 107 acciones formativas repartidas en cinco uni-

dades temáticas: idiomas, desarrollo personal, formación técnica funcional, formación técnica transversal y prevención de riesgos laborales.



D. Francesc Ricart, Director de RR.HH. de Tradisa.

En su presentación D. Francesc Ricart expuso las acciones desarrolladas por Tradisa en tres de las cinco unidades temáticas en que se divide el Plan de Formación para 2008.

Desarrollo personal

Los gestores de Tradisa consideran que la formación es un instrumento clave para la **transformación de las empresas**, por ello se busca **potenciar el desarrollo personal de sus empleados** mediante:

- La celebración de jornadas, de dos días de duración, para potenciar el **desarrollo personal** y la **autoestima** de sus trabajadores, con una asistencia de entre 100 y 150 personas.
- El fomento del **espíritu de equipo** para romper barreras entre los distintos departamentos.
- La praxis (**compartir las experiencias**). Mediante el análisis de los retos detectados en cada una de las áreas de actividad y el desarrollo de las acciones necesarias para superarlos, se pretende que se desarrollen nuevas ideas de negocio o procedimientos con el correspondiente seguimiento por parte del Departamento de Calidad.

Formación técnica transversal

Tradisa, en colaboración con la Fundación ICIL, ha desarrollado un **Máster en Logística Integral**. El objetivo que se persigue es el de proporcionar una **visión empresarial completa de la logística** y potenciar la comprensión de las necesidades de clientes y proveedores, tendencias y oportunidades del mercado, y aplicar estos conocimientos al trabajo en la empresa.

El programa del Máster, que se encuentra ya en su cuarta edición, tiene una duración de 180 horas lectivas más la preparación de un proyecto. El objetivo de Tradisa es que la formación de su plantilla no se base sólo en la experiencia del día a día sino que se vea completada con **formación académica específica**. Para que los trabajadores de Tradisa puedan continuar accediendo a este tipo de formación, la empresa está tratando de establecer un programa para su realización a distancia a través de UNED.

Haciendo hincapié en la **calidad**, Tradisa considera que no basta con la redacción de procedimientos: es preciso transmitirlos a la plantilla para que pueda comprenderlos y se comprometa a aplicarlos de forma consistente, ya que sin implicación de las personas, la formación no sirve para asegurar la calidad.

Prevención de riesgos laborales

La **seguridad y la salud** de los trabajadores es una **prioridad absoluta** para la empresa. El Plan de Prevención de Riesgos Laborales combina medidas de todo tipo: mejora de equipos e instalaciones, estudios ergonómicos ad hoc, incentivos por baja accidentabilidad, campañas de sensibilización, etc.

En este conjunto de medidas la **formación práctica y activa** es una **herramienta preventiva** fundamental por su poder para clarificar actuaciones y fomentar comportamientos seguros.

Los ejemplos concretos de actividades incluidas en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales mencionados por D. Francesc Ricart en su intervención fueron:

- La sensibilización al equipo directivo.
- La realización de simulacros.
- La formación anual para conductores de vehículos de transporte de petróleo y derivados.

CETM – CEFTRAL



La última intervención en la mesa redonda estuvo a cargo del Director General de CETM, **D. Miguel Martínez de Lizarrondo**.

La Confederación Española de Transporte de Mercancías es una asociación de referencia para el sector en diversas materias, una de ellas la formación. Dentro de la estructura de la CETM se encuentra CEFTRAL (Confederación Española de Formación del Transporte y la Logística), cuyo fin es el desarrollo y la organización de la formación profesional en el sector del transporte de mercancías por carretera y en la logística desde.

Con un doble objetivo, mejorar la formación y proporcionar soluciones eficaces, CETM a través de CEFTRAL desarrolla sistemas didácticos y acciones formativas en una gran variedad de áreas como el acceso a la profesión, la formación de conductores o la certificación del transporte de mercancías peligrosas.

En línea con lo establecido por el **Plan PETRA II**, D. Miguel Martínez de Lizarrondo inició su intervención resaltando que la **profesionalización** era el **camino para lograr la eficiencia**. La combinación de una mayor eficiencia con la responsabilidad social y empresarial de los agentes que intervienen en el sector se ha de plasmar en mejoras en la eficacia, calidad e imagen del sector en su conjunto.

En este contexto, D. Miguel Martínez de Lizarrondo estableció las **tareas**, que a su juicio, debe desarrollar la Administración en cuanto al ejercicio de la profesión en el sector:

- La **restricción al acceso de la profesión** y el **facilitar el abandono de la misma**, según los acuerdos firmados el pasado mes de junio de 2008, para lo cual se requiere una serie de sistemas de control eficaces, entre otras medidas.

- La formación de profesionales dentro del sector, en dos aspectos:
 - ✓ La formación inicial. Con la introducción del Certificado de Capacitación Profesional, será necesario impartir este tipo de formación a alrededor de 20.000 futuros profesionales al año desde ahora.
 - ✓ La formación continua. En el caso del transporte de mercancías por carretera requerirá que desde 2012 se impartan actividades formativas a entre 80.000 y 120.000 profesionales al año.



D. Miguel Martínez de Lizarrondo durante su exposición, acompañado de los representantes de Tradisa y Transportes Hermanos Corredor.

A continuación, el Director General de la CETM enumeró las **propuestas de actuación planteadas por la Administración** en los distintos tipos de formación:

➤ Formación ocupacional:

- ✓ La redefinición de la Familia Profesional del Transporte dentro del Catálogo Nacional de Cualificaciones, como señaló en su intervención Dña. Soledad Iglesias, Subdirectora General de Orientación y Formación Profesional.
- ✓ El retraso derivado de la no aprobación de las titulaciones, que tiene como consecuencia la existencia de centros formativos pero la falta de contenidos

➤ Formación reglada:

- ✓ La reforma del Título de Formación Profesional de Grado Superior de Gestión del Transporte.
- ✓ La creación del nuevo Ciclo Formativo de Grado Medio de Conducción de Vehículos.

➤ Formación continua:

- ✓ La orientación de los fondos de la recién creada Fundación Transporte y Formación, prestando especial atención a la formación continua de conductores.
- ✓ La integración de la misma fundación en el plan de ayudas al sector.

Desde el punto de vista de la **financiación** pública de las **actividades formativas**, el Sr. Martínez de Lizarrondo señaló la necesidad de reorganizar el sistema nacional de Formación Profesional en lo referente a la formación inicial de forma que tanto el Ministerio de Fomento como la Fundación Transporte y Formación intervengan más activamente, del mismo modo que aboga por reorientar los fondos de formación continua.

Por último, hizo hincapié en que la **profesionalización en las empresas** se ha de lograr a través de la dirección, concretamente atendiendo a:

- La **contratación** de las mejores personas en función del puesto de trabajo, para ello se debe valorar cuál es la aportación de los centros de formación y en qué medida la formación que se imparte es la adecuada.
- La **identificación** de los trabajadores con el proyecto empresarial mediante un plan de desarrollo profesional.
- La creación de una **atmósfera adecuada** capaz de animar e influir en los trabajadores.
- La valoración objetiva del **comportamiento** de los mismos.
- La **toma de decisiones** de forma **individualizada** en aquellos casos en que sea necesario prescindir de profesionales.

Conclusiones de la Jornada

D. Emilio Sidera, Subdirector General de Ordenación y Normativa, se encargó de cerrar la novena Presentación Pública “Profesionalización a través de la Formación”.



D. Emilio Sidera durante el cierre de la 9ª Presentación Pública, acompañado de D. Francisco Jiménez (ARUP) y D. Miguel Martínez de Lizarrondo (CETM).

En su breve intervención ensalzó el equilibrio de la presentación, entre la visión de la Administración y las experiencias de empresas del sector, y la importancia de la definición, tanto institucional como sectorial, de la formación, en la que la Fundación Transporte y Formación será el nexo de unión entre Administración y sector.

D. Emilio Sidera identificó los retos del sector en dos ámbitos:

- En el **corto plazo**. La coyuntura actual, de fuerte ajuste, a la que tanto Administración como sector respondieron con los acuerdos de junio de 2008.
- En el **largo plazo**. La estructura del sector debe de adaptarse a:
 - ✓ Un **mercado** que desde hace 20 años se encuentra **en cambio permanente**. Por la ampliación del mercado territorial, la eliminación de barreras y la aparición de nuevos Estados Miembros en la UE, lo que supone una oportunidad de crecimiento para empresas con capacidad financiera y de gestión y una obligación de ganar tamaño para no

perder posición relativa para el resto de empresas del sector.

- ✓ Una **demanda con necesidades dispares**:
 - ❑ Por el proceso de externalización de procesos en los clientes de las empresas de transporte, que ha hecho aumentar el número de servicios ofrecidos por las mismas.
 - ❑ Por la deslocalización, ya sea de los clientes o de las propias empresas de transporte.
- ✓ El desarrollo de **innovaciones tecnológicas**. Que permiten ofrecer un servicio sofisticado.

Desde el punto de vista institucional, D. Emilio Sidera calificó el **momento** presente de **ilusionante** en lo referente a la formación:

- Porque el sistema de Formación Profesional se encuentra en proceso de revisión, dando la posibilidad al sector de **reorientar la oferta formativa** para adecuarla lo más posible a sus necesidades reales.
- Porque la nueva **Fundación Transporte y Formación** deberá de ser capaz de definir qué tipo de formación es la adecuada según los cambios que observe en las necesidades del mercado.
- Porque entre las empresas del sector se está **tomando conciencia** de que la formación es un activo estratégico para la empresa, permitiéndole mejorar su competitividad, calidad e imagen.

Finalmente, el Subdirector General de Ordenación y Normativa invitó a los agentes del sector a estar en contacto con la Fundación Transporte y Formación y que ésta se convierta en catalizador de las acciones formativas del sector.

La exigencia de profesionalización del sector no sólo es una obligación legal, sino que el propio mercado lo demanda para la supervivencia de la empresa.

Concurso PETRA de mejores experiencias

CONVOCATORIA DEL CONCURSO PETRA 2009



OBJETIVOS Y DESARROLLO

Un de las actividades desarrolladas por la Dirección General de Transporte por Carretera es la celebración de un concurso anual que busca promocionar las buenas prácticas dentro de las líneas de actuación propugnadas por el Plan PETRA II.

El objetivo de este concurso es incentivar la iniciativa empresarial, premiando y distinguiendo a aquellas empresas que hayan realizado experiencias o proyectos dentro las líneas básicas establecidas por el Plan PETRA II para el ámbito de las empresas

En este boletín se recuerda al sector en general la convocatoria de la apertura oficial del “Concurso PETRA 2009” y, por tanto, la posibilidad de que las empresas interesadas hagan llegar a la Subdirección General de Ordenación y Normativa del Ministerio de Fomento sus proyectos e iniciativas.

Si bien las bases del concurso están a disposición de todo el sector en la página Web del Ministerio de Fomento (www.fomento.es), se resumen a continuación una forma más sintética.

BASES DEL CONCURSO

Objeto

Son objeto de este concurso todos aquellos proyectos o experiencias empresariales que cumplan los siguientes requisitos:

- El ámbito de referencia es el de las empresas de transporte de mercancías por carretera domiciliadas en España, sin que existan restricciones de tamaño o ubicación geográfica de las mismas.

- Serán valorables tanto experiencias ya realizadas como proyectos en curso, con tal de que se hayan iniciado con posterioridad a enero de 2001.

- Su desarrollo ha de ser consecuente con la aplicación de al menos una de las seis grandes líneas estratégicas propuestas por el Plan PETRA II dentro del ámbito de actuación de las empresas:

1. Eficacia Empresarial.
2. Calidad del servicio.
3. Mejora de la imagen de la empresa.
4. Seguridad.
5. Compromiso medioambiental.
6. Aspectos socio-laborales.

Presentación de solicitudes

La Dirección General de Transportes por Carretera, a través de la página Web del Ministerio de Fomento — **www.fomento.es** —, pone a disposición de los interesados los modelos de inscripción y la información necesaria para la presentación de experiencias.

En caso de no disponer de acceso a Internet, el interesado deberá solicitar el modelo de inscripción llamando directamente por teléfono al Ministerio de Fomento al siguiente número:

— Tfno.: 91 597 82 87

— Att.: Subdirección General de Ordenación y Normativa.

Una vez haya rellenado el modelo que reciba, deberá enviarlo a la siguiente dirección:

Ministerio de Fomento
Dirección General de Transportes por Carretera
Att. D^a María Bada de Cominges
Paseo de la Castellana, 67 – 28071 Madrid

Los concursantes que participen con más de una experiencia, deberán enviar la solicitud correspondiente a cada una de las experiencias de forma independiente.

Documentación a aportar

Los interesados en inscribirse en el concurso deberán facilitar la siguiente información:

- Documentación sobre la empresa.
- Documento explicativo del proyecto o experiencia efectuado, con un máximo de 75 páginas.
- Documentación que acredite suficientemente la realización de la experiencia o proyecto.

La DGTC se reserva el derecho de solicitar cuantas aclaraciones estime oportunas para la correcta concreción de cada uno de estos puntos.

Jurado

A comienzos de junio de 2009, se constituirá un jurado para el análisis y valoración de los proyectos y experiencias presentados.

Dicho jurado estará compuesto por representantes del Ministerio de Fomento y del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), así como por personalidades de reconocido prestigio en el sector, por transportistas en activo y por cargadores.

La composición definitiva del jurado, con los nombres de las personas propuestas para el mismo, será difundida con posterioridad.

Criterios de valoración

Los criterios de valoración no serán fijos ni estarán sujetos a una relación estricta, pero en líneas generales el jurado valorará los siguientes aspectos:

- Lo **novedoso** de las experiencias presentadas, por la importancia de abrir nuevas vías a la modernización del sector.
- El **esfuerzo y nivel de compromiso** que el proyecto o experiencia valorado ha supuesto para la/s empresa/s en él implicada/s.
- La consecución de una **mejora considerable** para la/s empresa/s que lo ejecutan, en aspectos como: calidad, cobertura geográfica, diversificación de la actividad, competitividad frente a terceros, seguridad, etc.

- El grado de **integración y satisfacción** conseguido **con el cliente** a raíz de la experiencia. En este sentido será muy valorable la inclusión en el documento de la experiencia o proyecto de un apartado sobre la valoración que los propios clientes hacen de la misma.
- El número de **líneas de actuación** propuestas por el Plan PETRA II que son desarrolladas en la experiencia o proyecto presentado. Igualmente se valorará la importancia que las líneas de actuación desarrolladas tienen en la consecución de un Sector más moderno y competitivo.
- La **presentación y claridad** del material entregado, tanto del documento en papel obligatorio, como de los complementos gráficos o audiovisuales opcionales.

Premios

Los premios se concederán a las empresas de transporte en las siguientes modalidades:

1. A las mejores “experiencias” realizadas o en curso.
2. A los mejores “proyectos” aún no ejecutados.

En cualquiera de los casos, el reconocimiento podrá consistir, bien en primer premio o bien en accésit.

Calendario del Concurso

El calendario de los hitos del concurso es el siguiente:

2009	2 enero	Apertura oficial.
	31 marzo	Fecha límite para presentación de solicitudes de participación.
	30 abril	Fecha límite para presentación de la documentación .
	29 mayo	Fecha límite para presentación de aclaraciones a la documentación recibida.
	1 junio	Designación del jurado .
	30 junio	Fallo del jurado.
	Julio	Acto de entrega de premios.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

CENTRO
DE PUBLICACIONES