

ASTIC

RAMÓN VALDIVIA
Vicepresidente ejecutivo
de ASTIC



“EL SECTOR DEL TRANSPORTE SE
TOPA CON EXCESIVA BUROCRACIA
ADMINISTRATIVA”

ASTIC

RAÚL TÁRREGA

El transporte internacional sufre más que el resto de las modalidades. A los problemas estructurales de la profesión hay que sumar las trabas en el comercio con Reino Unido, las empresas buzón o la rigidez en el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso. Diario del Puerto Publicaciones ha hablado con Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC, para hacer una foto fija de la situación del sector.

EL DATO

64%

INSEGURIDAD. Según las últimas estadísticas de la IRU, el 64% de los conductores profesionales se ha visto envuelto en alguna ocasión en una situación de inseguridad y el 17% ha sido víctima de un robo.



“Hay tres factores clave en el cambio de las relaciones entre transportistas y cargadores: el nuevo marco legal, el cambio de tendencia en la oferta y la demanda y la imagen de nuestro sector”

¿Fue 2022 un buen año para las empresas de transporte internacional?

En los últimos años, el transporte se ha enfrentado a una “tormenta perfecta” generada por las consecuencias de la pandemia y el Brexit, los desorbitados precios del gasóleo, gas natural y electricidad, el incremento de las tarifas de Renfe Mercancías o el paro de marzo de 2022. Estas dificultades coyunturales se sumaron a los problemas que se arrastran desde hace años, como las excesivas tasas, burocracia y presión normativa; la falta de conductores; las barreras existentes en el proceso de formación o la excesiva fragmentación.

2022 se ha caracterizado por el fuerte incremento en los costes, lo que, juntamente con una demanda de transporte superior a la oferta disponible hizo que, tanto en el segundo como en el tercer trimestre, los precios acumulasen sensibles incrementos. Sin embargo, tras el verano, se empezó a constatar una disminución de la demanda que ha hecho que los precios se tensionen.

¿Han notado mejoría a lo largo del segundo trimestre de este año?

En realidad, aunque los augurios nos llevaban a pronosticar descensos de actividad en los primeros meses de 2023, eso no se ha producido. Más bien sucede lo contrario: en el primer trimestre de 2023 se movieron por carretera más de 417 millones de toneladas de mercancías (por encima de los 392 millones del último trimestre de 2022 y de los 375,6 millones del primer trimestre de ese año).

Han transcurrido ya unos meses desde los acuerdos entre el sector y el Gobierno. ¿Qué grado de implementación están teniendo?


Les damos un enorme valor porque en los dos últimos años gracias al trabajo del CNTC se han conseguido reivindicaciones históricas. En relación con su grado de implementación, creemos que está siendo notable, incluso mejor de lo que cabría esperar pues no se debe olvidar que se están

limitando comportamientos que llevaban décadas siendo ya una “costumbre”.

¿Ha cambiado la relación que mantienen los transportistas internacionales con las empresas cargadoras?

Las históricas discrepancias se han empezado a mitigar en los últimos años. Hay tres factores clave: el nuevo marco legal, el cambio de tendencia en la oferta y la demanda y la imagen de nuestro sector. Tras muchos años en los que el terreno de juego estaba desequilibrado, ahora ambos empiezan a ser socios estratégicos sin desequilibrios de poder. Otra razón que ha motivado este cambio ha sido la descompensación entre la oferta y la demanda, ya que hoy día los cargadores se encuentran en muchas ocasiones con problemas de disponibilidad. También ha influido la imagen del sector, que cambió a raíz de la visibilización obtenida durante el confinamiento de 2020.

ASTIC

ASTIC estima que faltan entre 18.000 y 20.000 transportistas profesionales en España. 

“NUESTROS CONDUCTORES SON UNA PIEZA CLAVE EN LA CADENA DE SUMINISTRO”

¿Cómo se puede poner en valor la profesión?

Con iniciativas como Truck Friendly Movement y el Decálogo Universal “Charter” IRU-GSA, que en España también contempla la creación de la Certificación de Cargador Responsable, una iniciativa de Transprime Spanish Shippers’ Council para acreditar las mejores prácticas que las empresas cargadoras aplican a las operaciones de transporte por carretera y sus relaciones con los proveedores de estos servicios. Al final todos debemos ser conscientes de que nuestros conductores son una pieza clave en la cadena de suministro de cualquier economía. Los camiones los conducen unos profesionales a los que debemos cuidar, respetar y dignificar.



¿Por qué siguen faltando conductores?

Faltan entre 18.000 y 20.000 transportistas de mercancías en nuestro país, a pesar del alto grado de paro juvenil. Una paradoja que se explica por el estancamiento salarial, las actuales condiciones laborales, el elevado coste económico que supone acceder a la profesión, la falta de flexibilidad por la normativa, la enorme fragmentación del sector y su escaso reconocimiento social. La guerra en Ucrania también ha agravado esta situación, no solo en España sino en el resto de Europa, ya que muchas empresas transportistas contaban en sus plantillas con conductores de Ucrania, Bielorrusia y Rusia.

¿Qué se puede hacer para revertir esta situación?

Un tema clave es la disponibilidad de aparcamientos y áreas de descanso. En España actualmente existen unas 40 áreas de

aparcamiento seguras, pese a que la Comisión Europea recomienda una cada 100 kilómetros. El déficit que tenemos es tremendo. Según las últimas estadísticas de la IRU, el 64% de los conductores profesionales se ha visto envuelto en alguna ocasión en una situación de inseguridad y el 17% ha sido víctima de un robo.

Ha nombrado antes una “falta de flexibilidad” en la normativa. ¿Esto influye?

Pese a que el nuevo Reglamento de Extranjería facilita la incorporación de nuevos trabajadores al mercado laboral español, el sector del transporte se topa con la excesiva burocracia administrativa exigida para capacitar a un extranjero como conductor profesional en España. Nuestro Gobierno debería impulsar la contratación de conductores profesionales extranjeros, de América Latina o Marruecos, por ejemplo.

Por sus palabras parece deducirse que esa formación es cara.

Se debería vincular el proceso de obtención del carné de conducir al sistema educativo reglado y se debería financiar la formación porque supone una gran barrera para quien quiere ser conductor profesional. En España, además del carné de conducir para camiones, hay que aprobar el CAP (Certificado de Aptitud Profesional). La formación ronda entre los 4.000 y 6.000 euros.

Entremos ahora a analizar problemáticas concretas del transporte internacional. ¿Cómo se encuentra en estos momentos el transporte con Reino Unido?

Desde que entró en vigor el Brexit ha habido empresas que han reducido, e incluso cancelado, rutas hacia el Reino Unido, el quinto país que más volumen de mercancías recibe desde España. Es cierto que ahora nuestras empresas están cada vez más acostumbradas a medidas como la obligación

“SERÍA INTERESANTE QUE SE PRORROGASE DE NUEVO LA AYUDA AL GASÓLEO”

¿Son partidarios de extender las ayudas al gasóleo hasta final de año?

Es cierto que este año el precio del diésel ha experimentado una caída respecto a los niveles de 2022, por lo que las circunstancias son muy distintas a cuando se implantó la bonificación; sin embargo, teniendo en cuenta que el coste del carburante representa un tercio del precio de los costes de explotación de un camión y que todo apunta a que su precio volverá a incrementarse, consideramos que sería interesante que se prorrogase de nuevo esta medida, pero siempre y cuando se arbitren las adaptaciones para evitar que se convierta en un elemento distorsionador de la competencia.

A LA ESPERA DE LA NUEVA NORMATIVA DE PESOS Y DIMENSIONES

¿Cree que la nueva convocatoria electoral va a retrasar la aplicación de la nueva normativa de pesos y dimensiones?

Las negociaciones están muy avanzadas y el texto se encuentra en su fase final. Sin embargo, antes del 1 de julio va a ser casi imposible conseguirlo debido a la nueva situación electoral ya que, aunque su aprobación sólo precisa de una Orden ministerial, es cierto que esta normativa dependiente del Ministerio del Interior deben validarla Transportes, Transición Ecológica e Industria. No descartamos que sí pueda aprobarse antes del 23 de julio, aunque su entrada en vigor se produjera después de las elecciones. Desde ASTIC nos gustaría que esta nueva norma estuviera vigente lo antes posible, sobre todo para simplificar el uso de duotráilers, que muchos de nuestros miembros ya están utilizando en sus servicios de transporte.

de presentar certificados sanitarios o fitosanitarios, controles físicos en la aduana o declaraciones de importación en el Reino Unido por almacenamiento temporal o despacho previo.

Uno de los grandes retos del transporte internacional es el de la competencia desleal y el dumping. ¿La legislación actual es suficiente?

Creo que las medidas contempladas en el Mobility Package de la UE están dando resultado. Me refiero a la normativa “anti-dumping”. En el Real Decreto-Ley que entró en vigor el 2 de marzo el Gobierno transpuso la Directiva europea para el desplazamiento de los conductores en el transporte por carretera con el objetivo de luchar contra este tipo de fraude.

Ahora las empresas están obligadas a rellenar una declaración de desplazamiento de sus conductores y a garantizar que los que realicen transporte por la UE cobren, al menos, el salario mínimo del país donde están desplazados.

Los transportistas, además, deben registrar en el tacógrafo los países que atraviesan. Me gustaría recordar que sería bueno que a la hora de aplicar la regulación europea en nuestro país pudiésemos contar con un convenio colectivo nacional que eliminase el que existan en España más de 50 diferentes salarios para la misma actividad.

¿Debe reformarse la normativa sobre tiempos de conducción?

Durante años la falta de flexibilidad en esta normativa ha provocado situaciones contrarias al más elemental sentido común, obligando a muchos conductores a permanecer “varados” en zonas como aparcamientos o estaciones de servicio. Con el MPackage ya aprobado, una mínima flexibilidad se ha recogido, muy lejos de lo que sería necesario para un país periférico como el nuestro.

CONFORT auto **NEUMÁTICOS SOLEDAD** **Hankook masters**

AL MEJOR PRECIO

Tus Especialistas en MECÁNICA Y NEUMÁTICOS DE CAMIÓN
¡Todas las marcas!

Encuentra tu Centro Soledad más cercano en confortauto.com