

PETRA:

HACIA LA MODERNIZACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Nº 10
BOLETÍN
INFORMATIVO
MAYO 2005

- ✓ Pautas para la implantación del tacógrafo digital
- ✓ Nuevos síntomas de concentración empresarial en el sector
- ✓ PROATRANS: el espíritu del PETRA en el Puerto de Barcelona
- ✓ Próxima presentación pública sobre procesos de internacionalización



MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE TRANSPORTES
POR CARRETERA

CNTC

Comité Nacional del Transporte por Carretera

S U M A R I O

PETRA

Boletín 10 – Mayo 2005

Editorial

La actualidad del Plan PETRA

Pautas para la implantación del Tacógrafo Digital 4

Análisis del sector

Nuevos síntomas de tendencia a la concentración
empresarial 8

PROATRANS: el espíritu del PETRA en el Puerto
de Barcelona 12

Apoyo a la difusión del Plan PETRA

Ciclo de presentaciones públicas: internacionalización 18

Convocatoria 2005 del Concurso PETRA 23

Editorial

Como venimos exponiendo en anteriores boletines, el Ministerio de Fomento, en colaboración con la firma Deloitte, ha puesto en marcha una serie de iniciativas de comunicación con el sector del Transporte de Mercancías por Carretera:



El objetivo de estas iniciativas es fomentar el acercamiento y la difusión de las líneas de actuación propuestas en el Plan PETRA para la mejora y modernización del sector.

En este sentido, se presta una especial atención a los procesos de concentración empresarial que se están produciendo en el sector, al considerarlos pilar básico para conseguir, de manera eficaz, la adopción del resto de medidas, en aras a la modernización y mejora de competitividad tan deseadas. □

ALGUNOS DATOS DEL SECTOR:

- ❖ La Dirección General de Transporte por Carretera del Ministerio de Fomento ha iniciado recientemente un estudio para analizar la **problemática de las operaciones de carga y descarga** en el sector y las posibilidades para abordar con garantías soluciones a los problemas que esta situación plantea.
- ❖ Igualmente ha abordado la actualización del estudio sobre los **sistemas de comercialización** en el sector al objeto de valorar la evolución de los contratos estables entre las fórmulas de negociación con el cliente para la contratación de cargas.
- ❖ La Eurocámara aprueba diferenciar entre el transporte de corta y de larga distancia dentro del reglamento que regulará los **tiempos máximos de conducción y mínimos de descanso**. El mecanismo para propiciar tal diferenciación es el denominado «descanso semanal reducido».
- ❖ Según un **estudio elaborado por Eurostat** para el período 1999-2003, el 40% del tráfico de mercancías por camión en la Unión Europea se realiza en vacío.

EN ESTE NÚMERO:

- 📄 Repasamos el proyecto de Orden Ministerial que regulará la **implantación del tacógrafo digital** y de las tarjetas de tacógrafo, prevista para el próximo 5 de agosto de 2005, y valoramos algunos aspectos prácticos de dicha implantación Pág. 4
- 📄 Analizamos el **proyecto PROATRANS**, acometido por la Autoridad Portuaria de Barcelona para la ordenación del transporte de mercancías en el entorno del Puerto, en clara sintonía con las pautas de actuación y el espíritu que inspiraron el diseño y desarrollo del Plan PETRA Pág. 8
- 📄 Ofrecemos y desgranamos las **últimas cifras de autorizaciones de transporte y número de empresas** del sector nacional, que respaldan una vez más la tendencia a la concentración empresarial que se apunta desde la descontinuentación de 1999 Pág. 14
- 📄 Resumimos brevemente el ciclo de presentaciones públicas que se viene desarrollando desde junio de 2003 y anunciamos la **próxima presentación pública** que tendrá lugar el martes 31 de mayo en el Palacio de Zurbano de Madrid y que abordará la problemática y los retos de la **internacionalización** en el sector nacional Pág. 18

La actualidad del Plan PETRA

PAUTAS PARA LA IMPLANTACIÓN DEL TACÓGRAFO DIGITAL

Antecedentes

En líneas generales puede afirmarse que el tacógrafo digital supone un paso muy significativo en la incorporación de las nuevas tecnologías al sector del transporte y es un exponente de la voluntad de la Unión Europea por controlar de forma eficiente el cumplimiento de las normas establecidas, fundamentalmente las referidas a tiempos de conducción y descanso.

Las prácticas irregulares que en relación con dicha materia se puedan estar dando, no sólo afectan a la seguridad vial, sino que son inaceptables en un marco de libre competencia.

En este contexto, el tacógrafo digital surge como mecanismo para dotar al sector de una mayor transparencia y seguridad.



Cuatro serían los hitos normativos más relevantes que han precedido a la implantación definitiva del tacógrafo digital:

- ✓ El Reglamento (CEE) número 3821/85, del Consejo de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.
- ✓ El Reglamento 2135/98 del Consejo de 24 de septiembre de 1998, que prevé la utilización del aparato de control y de una tarjeta de conductor con memoria.
- ✓ El Reglamento 1360/2002, de la Comisión de 13 de junio de 2002, por el que se adapta al progreso técnico el Reglamento 3821/85 citado, para mejorar las

condiciones de competencia y seguridad en el transporte por carretera.

- ✓ El Real Decreto 425/2005, de 15 de abril, por el que se establecen los requisitos técnicos y las normas de actuación que deben cumplir los centros técnicos para la instalación, verificación, control e inspección de tacógrafos digitales.

Proyecto de orden ministerial sobre implantación del tacógrafo digital

El objetivo del proyecto de Orden Ministerial es el establecimiento de los mecanismos necesarios para la puesta en funcionamiento del nuevo tacógrafo digital garantizando, tanto la seguridad en la expedición de las nuevas tarjetas de tacógrafo, como su necesario volcado de datos y la confidencialidad de los mismos.

Está previsto que el tacógrafo digital sustituya al analógico en todos los vehículos nuevos a partir del 5 de agosto de 2005.

Concepto de tacógrafo digital y tarjeta de tacógrafo

El proyecto de O.M. define, en primer lugar, el *tacógrafo digital* como un aparato destinado a ser instalado en vehículos dedicados al transporte por carretera, para indicar, registrar y almacenar automáticamente, datos acerca de la marcha de dichos vehículos y de determinados tiempos de trabajo de sus conductores, cuyas características se recogen en el Reglamento 3821/85, del Consejo. En segundo lugar, también define la *tarjeta del tacógrafo* como una tarjeta inteligente que se utiliza con el aparato de control y que comunican al aparato de la central la identidad del titular de la tarjeta y permiten la transferencia y el almacenamiento de datos, indicando expresamente qué condiciones de fabricación, funcionamiento, homologación, etc., se encuentran recogidos en el Anexo IB del Reglamento 3821/85.

El tacógrafo digital, cuya entrada en vigor está prevista para el próximo 5 de agosto de 2005, surge como mecanismo para dotar al sector de una mayor transparencia y seguridad.

Clases de tarjeta de tacógrafo

En el proyecto de O.M. se establecen cuatro clases de tarjetas de tacógrafo:

- *Tarjeta de conductor* es una tarjeta de tacógrafo asignada por la autoridad competente a conductores individuales, que identifica a éstos y permite almacenar datos sobre su actividad.



- *Tarjeta de la empresa*, es una tarjeta de tacógrafo asignada por la autoridad competente al titular o arrendatario de vehículos provistos de tacógrafo digital, e identifica a la empresa y permite visualizar, transferir e imprimir la información almacenada en el aparato o aparatos de control instalado/s en los vehículos de la empresa.



- *Tarjeta de control*, es la tarjeta de tacógrafo asignada por la autoridad competente al personal de la Inspección del Transporte por Carretera u otros órganos de control y de las fuerzas y cuerpos de seguridad encargados de la vigilancia y control del transporte por

carretera, e identifica al agente de control y el organismo al que pertenece, y permite acceder a la información almacenada en la memoria de datos del tacógrafo digital o en las tarjetas de conductor a efectos de su lectura, impresión o transferencia.



- *Tarjeta de centro de ensayo* que es una tarjeta de tacógrafo asignada por la autoridad competente a un fabricante de tacógrafos digitales, a un instalador, a un fabricante de vehículos o a un centro de ensayo debidamente autorizados, e identifica al titular y permite bien probar y activar o bien probar, activar, calibrar y transferir datos al tacógrafo digital.



El sistema no actúa sólo como un mecanismo de control, sino que aporta información muy valiosa a las empresas para la gestión de sus recursos y del servicio ofrecido.

Compatibilidad de tarjetas

Se establecen las siguientes compatibilidades:

- ✓ El titular de una *tarjeta de conductor* podrá, en su caso, ser titular de una o varias tarjetas de empresa, pero no podrá ser titular de tarjetas de centro de ensayo ni de tarjeta de control.
- ✓ El titular de una *tarjeta de empresa* podrá, en su caso, ser titular de una tarjeta de conductor, pero no podrá ser titular de tarjetas de centro de ensayo ni de tarjeta de control.
- ✓ El titular de una *tarjeta de centro de ensayo* no podrá ser titular de tarjeta de conductor, de tarjeta de empresa ni de tarjeta de control.
- ✓ El titular de una *tarjeta de control* no podrá ser titular de tarjeta de conductor, de tarjeta de empresa ni de tarjeta de centro de ensayo.

Expedición y validez de las tarjetas

El proyecto de O.M. contempla la normativa relativa a la expedición, contenido, características y plazos de validez de las distintas clases de tarjetas, su renovación, la modificación de datos con posterioridad a su expedición y su sustitución en caso de pérdida, robo, deterioro o mal funcionamiento o por retirada de la tarjeta.

Transferencia, descarga o volcado de datos

Asimismo el proyecto regula las normas referentes a la transferencia de datos, descarga o volcado de datos del tacógrafo digital.

Se define la *transferencia de datos* como la copia, junto con la firma digital, de una parte o de la totalidad de los datos almacenados en la memoria del vehículo o en la memoria de una tarjeta de tacógrafo, así como de la unidad intravehicular que constituye el aparato de control, excepto el sensor de movimiento y los cables que lo conectan.

Se crea un fichero sobre gestión de tarjetas de tacógrafo digital, del que será responsable la Dirección General de Transporte por Carretera del Ministerio de Fomento.

También se regula cómo ha de efectuarse la descarga o volcado de datos, su periodicidad y manera de llevarse a cabo, de tal manera que los datos registrados en la tarjeta del conductor o en la unidad del vehículo se encuentren disponibles para su explotación por parte de la empresa y así como por parte de los órganos competentes en materia de transportes u otros organismos de control.

Fichero sobre gestión de tarjetas

El proyecto, de conformidad con lo establecido en el artículo 20 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de protección de datos de carácter personal, crea un fichero sobre gestión de tarjetas de tacógrafo digital y determina sus características. De aquél será responsable la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento.

Otras disposiciones

Las disposiciones finales contemplan la exigibilidad de las tarjetas de tacógrafo a partir de la fecha en que se haga efectiva la obligatoriedad de que los vehículos sean matriculados con tacógrafo digital, pudiendo solicitarse las mismas a partir del 5 de mayo de 2005 ante el órgano competente en materia de transportes de la correspondiente Comunidad Autónoma.

Registro de actividades del conductor

Cuatro son las actividades del conductor que contemplará el tacógrafo digital: conducción, trabajo, disponibilidad y pausa/descanso.

Las actividades de trabajo, disponibilidad, y pausa/descanso se pueden seleccionar manualmente. Sin embargo, cuando el vehículo está en movimiento selecciona automáticamente conducción para el conductor y disponibilidad para el segundo conductor y al detenerse, selecciona automáticamente la actividad de trabajo.

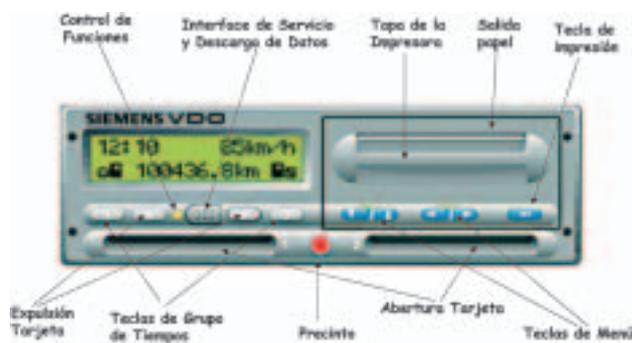
Sin embargo, si en un tiempo inferior a 2 minutos se selecciona la actividad de pausa/descanso o disponibilidad se computará ésta desde que el vehículo se detuvo.

Algunos conceptos prácticos respecto al tacógrafo digital

Diferencias con el tacógrafo analógico

La principal diferencia con el tacógrafo analógico, que sólo registra la actividad del conductor, es que el digital registra, almacena, visualiza, imprime y transfiere la actividad del conductor de un vehículo.

Pese a ello el prototipo de tacógrafo digital presenta un panel muy simple, con un manejo que resulta bastante sencillo.



Qué datos almacena el tacógrafo digital

De forma sintética, las posibilidades de registro y almacenamiento de datos del tacógrafo digital son:

- ✓ En la memoria del tacógrafo se almacenan las actividades realizadas por los conductores de un vehículo en los últimos 365 días.
- ✓ En las tarjetas de tacógrafo se almacenan las actividades realizadas por su titular.

Actuaciones previas al funcionamiento del tacógrafo digital

Homologación

Procedimiento por el que un Estado miembro certifica que el aparato de control cumple los requisitos del Reglamento 1360/2002.

Activación

Es el procedimiento por el que el aparato de control pasa a ser totalmente operativo. Éste se activa con una Tarjeta de Centro de Ensayo.

Calibrado

Actuación o confirmación de los parámetros del vehículo que van a guardarse en la memoria: matrícula del vehículo, número de bastidor, Estado miembro de matriculación, kilómetros, hora, valor de ajuste del limitador de velocidad, tamaño de los neumáticos ($L = \dots$ mm), coeficiente característico del vehículo ($W = \dots$ im/km) y constante del aparato de control ($K = \dots$ im/km).

El calibrado debe hacerse con una Tarjeta de Centro de Ensayo.

Una vez instalado y verificado el Aparato de Control, se colocará en el mismo, o junto a él, una Placa de Instalación. En la placa figurará:

- ✓ Nombre completo y domicilio del instalador o Centro de Ensayo.
- ✓ Coeficiente característico del vehículo en la forma $W = \dots$ imp/km.
- ✓ Constante del Aparato de Control en la forma $K = \dots$ imp/km.
- ✓ Circunferencia efectiva de los neumáticos en la forma $L = \dots$ mm.
- ✓ Tamaño de los neumáticos.
- ✓ Número de bastidor (UIN).

Precinto

Deberá precintarse cualquier conexión que, de estar desconectada, ocasionaría modificaciones o pérdidas de datos imposibles de descubrir. La Placa de Instalación también debe estar precintada, salvo que esté sujeta de tal forma que no pueda retirarse sin destruir las inscripciones que figuren en ella.

Todo tacógrafo digital habrá de pasar, en el centro de ensayo correspondiente, por cuatro fases previas a su puesta en funcionamiento: homologación, activación, calibrado y precinto.

Análisis del sector

NUEVOS SÍNTOMAS DE TENDENCIA A LA CONCENTRACIÓN EMPRESARIAL

Introducción

El sector nacional del transporte por carretera ha sido tradicionalmente un sector de gran complejidad, siendo dos las razones fundamentales que han motivado dicha situación: su alto grado de atomización y los elevados niveles de competencia en que basa el desarrollo de su actividad.

Además, las crecientes y cambiantes exigencias del mercado han obligado a sus empresas a una permanente y rápida adaptación, situación que en muchas ocasiones se ha encontrado con las dificultades y resistencias que planteaba una estructura empresarial poco adecuada y moderna.

En lo que respecta al marco normativo, éste presenta igualmente una gran complejidad en un intento de adaptación permanente a un mercado tan complejo y cambiante.

En líneas generales, y valorando tanto los aspectos empresariales como normativos, podría afirmarse que el principal cambio que ha experimentado el sector en las últimas décadas ha sido el de evolucionar desde un mercado altamente regulado y con un ámbito geográfico de implantación de sus empresas básicamente nacional, a un mercado en progresiva liberalización y que se encuadra cada vez más en un mercado único europeo.

El primer hito que, a nivel normativo, marca el cambio comentado, es la promulgación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la posterior aprobación de su Reglamento de aplicación.

Tras ella es la «descontingentación» de 1999 la que parece marcar un verdadero punto de inflexión en la adaptación y modernización de las estructuras empresariales a la exigente realidad del mercado.

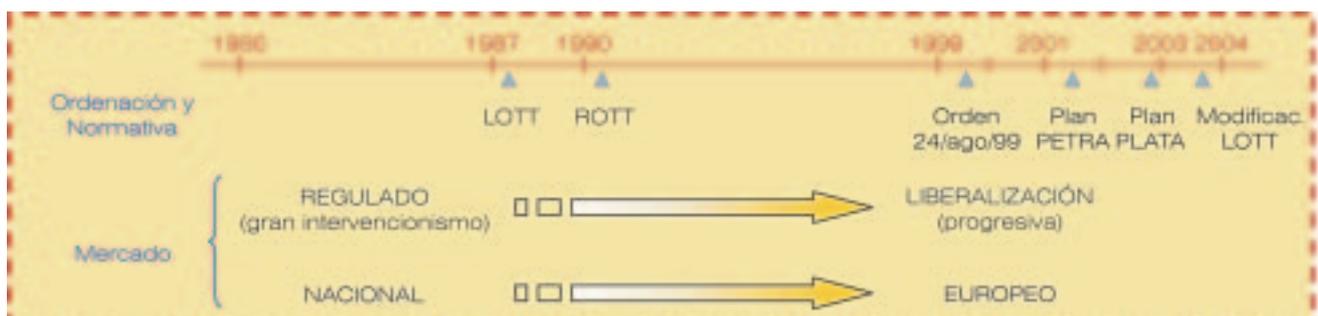
Con la Orden de 24 de agosto de 1999 (BOE de 7 de septiembre), se sustituye el régimen de limitación cuantitativa de las autorizaciones de transporte público de ámbito nacional para vehículos pesados, por un sistema de libre acceso al mercado sujeto al cumplimiento de condiciones cualitativas.

En consecuencia, los criterios para la elección del vehículo óptimo para la empresa dejan de tener en cuenta el condicionante de escasez de autorizaciones y la necesidad de sacar el máximo provecho a las mismas mediante su adscripción a vehículos con una mayor capacidad de carga, para centrarse exclusivamente en criterios de eficiencia y adaptación al mercado.

Desde entonces muchos han sido los síntomas que confirman una progresiva adaptación de las empresas del sector a la realidad exigente del mercado, entre los que figura una creciente concentración empresarial que permite a las empresas sacar partido de las importantes ventajas que ofrece una mayor dimensión y minimizar los inconvenientes que para el sector nacional planteaba su excesiva atomización.

Pese a la claridad de dichos síntomas, algunos de los cuales se ofrecen a continuación, aún queda un largo y arduo camino por recorrer.

La aprobación de la LOTT en 1987 y la «descontingentación» de 1999, dan pie a la adaptación y modernización de las estructuras empresariales del sector, cuyos resultados positivos se vienen confirmando año tras año.



Evolución del número de autorizaciones

El número de autorizaciones de servicio público, que hasta 1999 presentaba una evolución irregular pero con una tendencia claramente decreciente, experimenta a partir de 1999 un crecimiento continuado que le lleva a pasar de las 227.447 autorizaciones de 1999 a las 308.443 de 2004.

Esta situación resulta especialmente relevante en el caso de las autorizaciones de vehículos pesados de ámbito nacional, que en 6 años han llegado a casi duplicar su número, pasando de las 74.778 autorizaciones de 1999 a las 142.107 de 2005.

Esta situación de crecimiento continuado con tasas anuales superiores al 7%, demuestra una buena adaptación a un mercado que en el mismo periodo ha crecido a ritmos superiores al 10%.

SERVICIO PÚBLICO
Autorizaciones de vehículos con tracción propia

	PESADOS		LIGEROS	TOTAL
	Nacional	TOTAL	TOTAL	
	Autoriza. Δ	Autoriza. Δ	Autoriza. Δ	Autoriza. Δ
01/01/99	74.778	142.487	84.950	227.447
	12,98%	9,59%	13,12%	10,88%
01/01/00	84.462	156.110	96.082	252.202
	16,60%	7,84%	-6,96%	2,57%
01/01/01	98.526	168.352	90.323	258.675
	14,67%	10,57%	6,45%	8,06%
01/01/02	112.982	186.047	96.150	282.197
	7,30%	2,80%	-4,44%	1,06%
01/01/03	121.232	193.297	91.885	285.182
	10,90%	6,82%	6,77%	8,16%
01/01/04	133.963	210.358	96.105	308.443
	8,08%	1,80%		
01/01/05	142.107	213.710		

Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera



Evolución del número de empresas

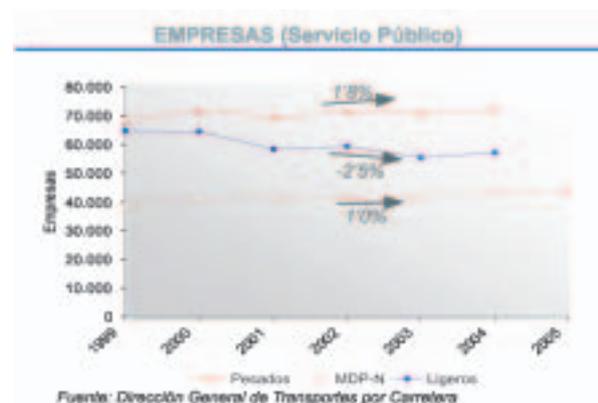
Sin embargo, el número de empresas presenta un crecimiento mucho menor, con tasas medias anuales en el entorno del 1-2% para las empresas de vehículos pesados y negativas (-2,5%) en el caso de las empresas de vehículos ligeros. En consecuencia, el número total de empresas pasa de las 133.356 de 1999 a las 129.071 de 2004.

Este hecho resulta coherente con el proceso de concentración empresarial ya comentado y que se confirma al analizar la evolución del número de autorizaciones por empresa.

SERVICIO PÚBLICO
Empresas de vehículos con tracción propia

	PESADOS		LIGEROS	TOTAL
	Nacional	TOTAL	TOTAL	
	Autoriza. Δ	Autoriza. Δ	Autoriza. Δ	Autoriza. Δ
01/01/99	39.151	68.508	64.847	133.356
	5,79%	4,09%	-0,55%	1,81%
01/01/00	41.403	71.263	64.491	135.774
	-0,01%	-2,47%	-0,64%	-5,84%
01/01/01	41.397	69.567	58.273	127.840
	2,60%	2,07%	1,85%	1,87%
01/01/02	42.474	71.010	59.352	130.362
	-0,20%	-1,07%	-0,74%	-3,62%
01/01/03	42.389	70.290	55.352	125.842
	2,61%	2,48%	3,04%	2,72%
01/01/04	43.494	72.034	57.038	129.071
	0,20%			
01/01/05	43.617			

Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera



Desde 1999, el incremento continuado del número de autorizaciones de servicio público ha ido acompañado de un importante control en la creación de empresas.

Evolución del número de autorizaciones por empresa

El ratio más indicativo del proceso de concentración empresarial que se viene produciendo en el sector es el crecimiento continuado del número de autorizaciones por empresa, que ha pasado de ser de 1,71 en 1999 a 2,39 en 2004.

El incremento de la flota media de vehículos de las empresas es representativo de su mayor dimensión y respaldo financiero, y trae como consecuencia unas mayores posibilidades de servicio al cliente.

Resulta especialmente significativo el caso de las empresas con autorización de vehículo pesado de ámbito nacional, que han alcanzado en 2005 las 3,26 autorizaciones por empresa. En cualquier caso, y pese a lo positivo de estos resultados, aún queda un largo camino por recorrer para poder situar a las empresas nacionales al nivel de las europeas, con flotas medias en el entorno de los 6 vehículos por empresa.

SERVICIO PÚBLICO
Autorizaciones por empresa

	PESADOS		LIGEROS		TOTAL
	Nacional	TOTAL	TOTAL		
	Auts/Empr	Auts/Empr	Auts/Empr	Auts/Empr	
01/01/99	1,91	2,08	1,31	1,71	
01/01/00	2,04	2,19	1,49	1,86	
01/01/01	2,38	2,42	1,55	2,02	
01/01/02	2,56	2,62	1,62	2,16	
01/01/03	2,86	2,75	1,66	2,27	
01/01/04	3,08	2,92	1,72	2,39	
01/01/05	3,26				

Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera



Una de las primeras consecuencias de este proceso de concentración empresarial es que el número de autorizaciones en manos de empresas con más de 5 vehículos pasa de ser el 31,6% del total de autorizaciones de servicio público en 1999 al 50,1% en 2005, con 71.236 autorizaciones.

Por su parte, el número de autorizaciones de autónomos pasa de representar el 38,8% en 1999 al 15,9% en 2005.

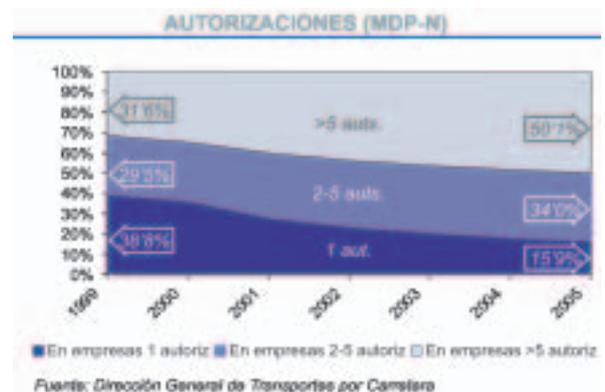
SERVICIO PÚBLICO
Distribución de autorizaciones

Reparto de autorizaciones MDP-N

Autorizaciones en empresas con

	1 aut.	2-5 aut.	>5 aut.
01/01/99	28.023	21.305	22.620
01/01/00	30.033	24.920	29.509
01/01/01	27.126	31.747	39.653
01/01/02	25.820	37.537	49.625
01/01/03	24.303	40.993	55.936
01/01/04	23.530	45.488	64.947
01/01/05	22.595	48.276	71.236

Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera



El incremento continuado del número de autorizaciones por empresa es especialmente significativo en el caso de las empresas de pesados de ámbito nacional, donde se ha pasado de 1,91 autorizaciones por empresa en 1999 a las 3,26 en 2005.

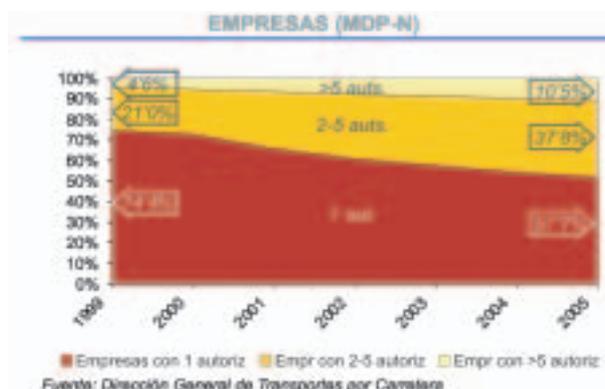
Si se analiza por número de empresas, se observa que las empresas de más de 5 vehículos de transporte de servicio público, que en enero de 1999 representaban el 4,6% del total, pasan a representar en enero de 2005 el 10,5%, con 4.585 empresas.

Por su parte, las empresas con un solo vehículo de servicio público, pasan de representar el 74,4% en 1999 al 51,7% en 2005.

SERVICIO PÚBLICO
Distribución del número de empresas

	Empresas con autorización MDP-N		
	Empresas con		
	1 aut.	2-5 aut.	>5 aut.
01/01/99	28.023	7.892	1.735
01/01/00	30.033	9.172	2.187
01/01/01	27.126	11.440	2.796
01/01/02	25.820	13.268	3.359
01/01/03	24.303	14.347	3.717
01/01/04	23.530	15.708	4.249
01/01/05	22.550	16.482	4.585

Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera



Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera

Las empresas con una flota media superior a 5 vehículos ya representan en 2005 el 10,5% de las empresas de servicio público, frente al 4,6% de 1999.

Además poseen el 50,1% de las autorizaciones de servicio público frente al 31,6% que poseían en 1999.

Este perceptible y esperanzador proceso de concentración, al que pese a todo aún le queda un largo camino por recorrer, está conduciendo a la esperada mejora competitiva de las empresas nacionales, tanto frente al cliente como al resto de empresas nacionales e internacionales.

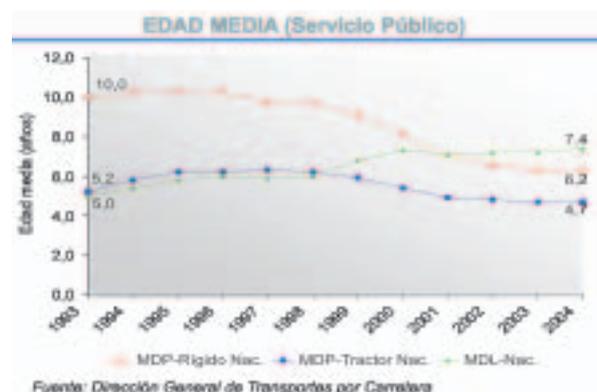
Dicha mejora competitiva es consecuencia de una mayor dimensión empresarial que ofrece un mayor respaldo financiero y propicia una mayor disposición de recursos e inversiones para mejorar directa o indirectamente el servicio ofrecido al cliente.

Un ejemplo claro es la progresiva reducción de la edad media de la flota de vehículos, consecuencia de una apuesta clara por su modernización como herramienta para dar un servicio al cliente de calidad y fiable.

SERVICIO PÚBLICO - Ámbito Nacional
Edad media vehículos con tracción propia (años)

	PESADOS MDP-N		LIGEROS MDL-N			
	MDP-Rígido	MDP-Tractor				
	Edad	△	Edad	△	Edad	△
01/01/99	9,1	-10,99%	5,9	-8,47%	6,8	7,35%
01/01/00	8,1	-13,58%	5,4	-8,26%	7,3	-2,74%
01/01/01	7,0	-7,14%	4,9	-2,04%	7,1	1,41%
01/01/02	6,5	-3,08%	4,8	-2,08%	7,2	0,00%
01/01/03	6,3	-1,59%	4,7	0,00%	7,2	2,78%
01/01/04	6,2		4,7		7,4	

Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera



Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera

PROATRANS: EL ESPÍRITU DEL PETRA EN EL PUERTO DE BARCELONA

Objetivos y alcance

El proyecto PROATRANS (Plan de Regulación y Ordenación de Acceso al Transporte vinculado al Puerto de Barcelona) se pone en marcha en enero de 2005 con el objeto de definir y concretar un plan de actuación con el que establecer el marco normativo bajo el que se prestarán los servicios de transporte de mercancías en el Puerto de Barcelona.

Este marco normativo regulará el proceso de adaptación y modernización de las empresas de transporte de mercancías y de los empresarios autónomos que operan en la actualidad en el Puerto de Barcelona.

Los avances que se espera conseguir con el nuevo marco de actuación que establezca PROATRANS, permitirán afrontar la problemática actual del transporte en el Puerto de Barcelona así como los nuevos retos que plantea este sector, con las máximas garantías de éxito.



PROATRANS nace con el objetivo de establecer y regular el marco de prestación de servicios de las empresas de transporte y los empresarios autónomos que operan en el Puerto de Barcelona.

El planteamiento anterior lleva a concretar para PROATRANS la *Misión* de «organizar las actuaciones conjuntas de toda la Comunidad Logística vinculadas al transporte por carretera de las terminales marítimas e interiores del Puerto de Barcelona, desde principios de máxima seguridad, calidad y protección del medio ambiente, además de conseguir la integración y la regulación de este sector».

Como *objetivos* concretos del proyecto PROATRANS se establecieron los siguientes:

- La *seguridad*, como objetivo explícito en todas las redes y servicios del transporte de mercancías por carretera.
- La *calidad*, como compromiso para mejorar la satisfacción de las necesidades de todos los sectores de la economía que se apoyan en el transporte.
- La *protección* del entorno natural, en el que se desarrolla la operativa.
- La *integración* del sector del transporte por carretera dentro de la visión general del sector del transporte.

Para poder abordar con garantías un proyecto de esta envergadura y propiciar una respuesta adecuada a las necesidades reales del transporte de mercancías en el Puerto de Barcelona, se estableció un plan de actuación sustentado en tres etapas básicas y bien diferenciadas:

- ✓ *Identificar los factores críticos* que afectan al sector, a partir del análisis de sus principales fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas.
- ✓ Establecer, según los resultados del análisis anterior, un *programa de medidas* concretas a realizar.
- ✓ Crear un *órgano de control*, la Autoridad del Transporte Portuario (ATP), de la correcta implantación de las medidas y decisiones que se adopten como consecuencia de la aplicación plan.

PROATRANS y la Autoridad Portuaria de Barcelona. Agentes implicados

La Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) ha sido la encargada de desarrollar este Plan en sintonía con su preocupación permanente por configurar y mantener un marco operativo adecuado entre las empresas de la Comunidad Logística del Puerto.

De esta forma la APB se erige como coordinadora de los distintos agentes implicados en el Plan y que lo llevan a cabo, ya sean departamentos de la propia APB y/o los diferentes agentes y organismos del sector implicados en el mismo.

Estos agentes y organismos son:

- Empresas de transporte por carretera y multimodal.
- Transportistas autónomos.
- Operadores de transporte.
- Cargadores.
- Consignatarios.
- Navieras.
- Transitarios.
- Empresas estibadoras.
- Terminales marítimas interiores.
- Depots de contenedores.
- Asociaciones del sector.
- Departamentos de la DPTOP de la Generalitat.
- Otros departamentos de la Administración General del Estado.

La implicación con responsabilidad de estos agentes y organismos en el diseño y desarrollo del Plan constituye una garantía de éxito del mismo, al ser ellos los verdaderos protagonistas de la operativa diaria del transporte de mercancías en el Puerto de Barcelona y en su entorno.

Calendario de desarrollo

Desde el inicio oficial de las actividades de PROATRANS en enero de 2005, estos han sido sus principales hitos y los esperados hasta junio de este mismo año:

- ✓ Constitución de la Comisión Delegada de Accesibilidad y Trpte. Terrestre (enero 2005).
- ✓ Nombramiento de los componentes de los grupos de trabajo (enero 2005).
- ✓ Constitución de grupos de trabajo (enero 2005).
- ✓ Presentación del esquema definitivo de trabajos a desarrollar de cada grupo (primera quincena de febrero 2005).
- ✓ Finalización de trabajos (prevista mayo 2005).
- ✓ Aprobación resultados (prevista junio 2005).

Antecedentes de PROATRANS: el Plan PETRA

Desde sus comienzos, los máximos responsables de diseñar y hacer realidad PROATRANS han tenido un importante referente en el Plan PETRA, con el que comparten claramente una misma filosofía de abordar y solventar una problemática, la del transporte de mercancías, que tan sólo difiere en el ámbito de aplicación.

Esta filosofía se sustenta en dos pilares básicos:

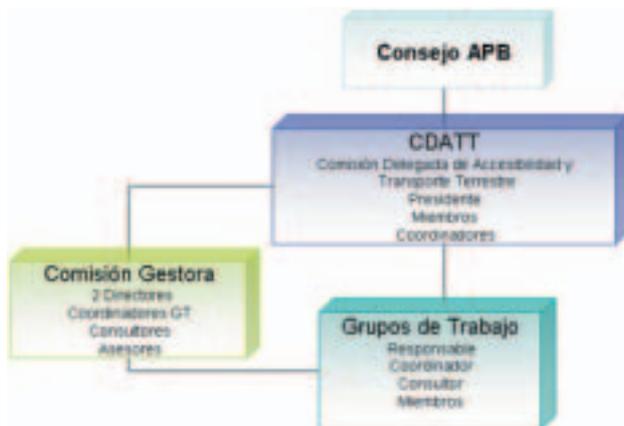
- ✓ Analizar la realidad del sector e identificar las principales áreas de actuación sobre las que actuar con un plan de trabajo muy detallado.
- ✓ Propiciar la involucración de los principales agentes y organismos del sector en el diseño y desarrollo del Plan.

Al igual que ocurrió con el Plan PETRA, la involucración de los principales agentes y organismos del sector en el diseño y desarrollo de PROATRANS ha resultado clave y supone una garantía de éxito.

Estructura de trabajo

Para el adecuado desarrollo, coordinación y supervisión de los trabajos a realizar, se ha configurado una estructura de trabajo que partiendo de la responsabilidad última de la APB como promotora del proyecto, culmina en el establecimiento de los grupos de trabajo que permitirán hacer realidad los objetivos planteados.

Dicha estructura se sintetiza en el siguiente esquema:



Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona

Función: la supervisión general del proyecto.

Miembros: está compuesto por un total de 25 personas.

Comisión Delegada de Accesibilidad y Transporte Terrestre (CDATT)

Fue creada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en su reunión del día 15 de diciembre de 2004.

Dispone de una dirección de correo electrónico y de un teléfono de contacto para recibir todas las aportaciones y sugerencias que se deseen realizar:

- ✓ Correo electrónico: proatrans@apb.es.
- ✓ Teléfono: 627 41 05 76.

Funciones: se podrían sintetizar en los siguientes puntos:

- ✓ Aprobar los grupos de trabajo (GT).
- ✓ Fijar sus objetivos iniciales y aprobar los definitivos.
- ✓ Designar el responsable, el coordinador y los componentes iniciales y aprobar los definitivos.
- ✓ Establecer el calendario general de trabajo.
- ✓ Dotar al GT de los recursos necesarios para poder lograr los objetivos propuestos.
- ✓ Supervisar el avance de los trabajos.
- ✓ Intervenir en el caso de que surjan problemas en el seno del GT que impidan el desarrollo de los trabajos.
- ✓ Aprobar las propuestas de los GT.
- ✓ Establecer el programa general y sus prioridades indicando los elementos de control.
- ✓ Trasladar las conclusiones a sus representados (Consejo-Asociaciones) las conclusiones del GT para su aprobación definitiva.

Compromiso: supervisar, aprobar y fijar las medidas de actuación que se propongan en el plan.

Miembros: está compuesta por un presidente, que además es el Director de la Autoridad Portuaria de Barcelona (señor Josep Oriol), y por 13 vocales, además de un secretario y dos personas más integrando la secretaría.

Se ha configurado una estructura de trabajo que partiendo de la responsabilidad última de la APB como promotora del proyecto, culmina en el establecimiento de los grupos de trabajo que permitirán hacer realidad los objetivos planteados.

Resulta relevante detallar los vocales de la Comisión, así como el organismo al que representan o la función que desempeñan:

Organismo/función	Persona
Estibadoras	Sr. Xabier Vidal
Consignatarias	Sr. Jordi Forne
Transitarias	Sr. Francisco Ferrer
COACAB	Sr. Joaquim M. Tintoré
TRASCONT	Sr. Antonio García
ALTC	Sr. Vicente Ortiz
ALTC	Sr. Antonio Jimenez
Consell d'Usuaris	Sr. Carlos Guell
Experto	Sr. Josep Trius
Coordinador	Sr. Julián García
Experto	Sr. Eduard Cortada
APB-Coordinador Plan	Sr. Adolf Romagosa
APB-Coordinador Plan	Sr. Eduard Rodés

Comisión gestora

Fue creada por el Presidente de la Comisión Delegada (CDATT) y de él depende.

Funciones:

- ✓ Diseñar las propuestas previas del proyecto.
- ✓ Diseñar la metodología de trabajo.
- ✓ Explicar y formar a los diferentes componentes en la metodología a aplicar, y velar por su aplicación en la forma adecuada.
- ✓ Gestionar la labor de los consultores.
- ✓ Obtener los recursos solicitados por los GT y aprobados por el CDATT, además de velar para que se ejecuten de la forma y calidad pactadas.
- ✓ Diseñar las propuestas previas de las reuniones de los GT y dar soporte a los coordinadores.

- ✓ Dar soporte al Presidente del CDATT en la preparación de las reuniones del Comité.
- ✓ Gestionar la continuidad de los trabajos y buscar soluciones a los problemas que surjan.
- ✓ Gestionar la información y publicar los resultados en la web.
- ✓ Gestionar la secretaría.

Compromiso: llevar a cabo la mayor parte de los proyectos y medidas de actuación que se propongan en el plan.

Miembros: está compuesta por 2 directores, 5 coordinadores, 1 responsable de comunicación y prensa, 3 consultores y un webmaster.

También resulta relevante mencionar las personas que ocupan dicho organigrama y las funciones que desempeñan:

Cargo/función	Persona
Directores	
Metodología y avance	Eduard Rodés
Medios	Adolf Romagosa
Coordinadores	
Operativa portuaria	José Alberto Carbonell
Estructura económica y empresa	Joaquim Asensio
Informática e información	Rafael Gomis
Recursos Humanos	Elías Colomer
Seguridad y medioambiente	Xavier Soler
Comunicación y prensa	
Gestión comunicación e imagen	Joan Coldecarrera
Consultores	
Sector	Xavier Lluch
Metodología	Eva Pérez
APB y comunicación	Hermínia Santisteban
Webmaster	
	Albert Ballesteros

Grupos de trabajo

Fueron creados por la Comisión Delegada (CDATT) en su reunión del 19 de enero de 2005.

Se establecieron diez grupos de trabajo (GT), teniendo cada uno de ellos sus propios objetivos, medidas y calendario de ejecución; además de su referencia específica en el proyecto PETRA.

En cada grupo se establece un responsable, un coordinador y un consultor que dinamizarán el trabajo del grupo y que tienen como misión facilitar la consecución de los objetivos.

Es posible hacer llegar sugerencias y/o aportaciones a los Grupos de Trabajo a través de la siguiente dirección de correo electrónico: proatrans@apb.es.

Funciones: se concretan en los siguientes puntos:

- ✓ El GT establecerá de forma clara y precisa el alcance de sus trabajos, dentro de la estructura general de PROATRANS y de la específica del GT.
- ✓ Para el alcance de objetivos el GT solicitará al CDATT los medios necesarios para desarrollar los trabajos planteados.
- ✓ En el GT deberá intentar la máxima representatividad con la participación de todos aquellos agentes que tengan intereses en la temática tratada y en el alcance que se establezca.
- ✓ Establecerá un programa de trabajo y un calendario.
- ✓ Elevará el alcance, la composición y el calendario definitivos al CDATT para su aprobación.
- ✓ El GT definirá las principales fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas que afectan al sector (DAFO) en el ámbito establecido en el grupo.
- ✓ Establecerá un programa de objetivos: Plan de Objetivos de Trabajo (POT).
- ✓ Los POT propuestos deberán priorizarse y el GT deberá establecer un plan de acción asociado y los elementos de control que permitan controlar su aplicación, indicando: parámetros de control, estructura necesaria para realizar el seguimiento y periodicidad.

- ✓ Informará de forma regular de los avances y de cualquier incidencia al CDATT.
- ✓ Finalizados estos trabajos el GT deberá elevar los resultados a la Comisión Delegada de Accesibilidad y Transporte Terrestre (CDATT).

Compromiso: el seguimiento y la ejecución de PROATRANS a partir de la consecución de las medidas propuestas.

Miembros: los grupos establecidos y sus componentes se describen a continuación:

Grupo 1

Operativa, ordenación y normativa del sector

- Responsable: Francisco Ferrer.
- Coordinador: Adolfo Romagosa.
- Consultor: Xavier Lluch.

Grupo 2

Infraestructuras y equipamientos

- Responsable: Xavier Vidal.
- Coordinador: José Alberto Carbonell.
- Consultor: Eva Pérez.

Grupo 3

Implantación de nuevas tecnologías

- Responsable: Jordi Forné.
- Coordinador: Rafael Gomis.
- Consultor: Eva Pérez.

Se han establecido diez grupos de trabajo, presentando cada uno de ellos sus propios objetivos, medidas y calendario de ejecución; además de su referencia específica en el proyecto PETRA.

Grupo 4

Seguridad

- Responsable: Joaquim M.^a Tintoré.
- Coordinador: Xavier Solé.
- Consultor: Hermínia Santisteban.

Grupo 5

Prevención y riesgos laborales

- Responsable: Eduardo Cortada.
- Coordinador: Elías Colomer.
- Consultor: Hermínia Santisteban.

Grupo 6

Formación

- Responsable: Joaquim Tintoré.
- Coordinador: Adolf Romagosa.
- Consultor: Hermínia Santisteban.

Grupo 7

Estructura empresarial

- Responsable: Josep Trius.
- Coordinador: Joaquim Asensio.
- Consultor: Xavier Lluch.

Grupo 8

Imagen del sector, buenas prácticas e información

- Responsable: Carles Güell de Sentmenat.
- Coordinador: Eduard Rodés.
- Consultor: Herminia Santisteban.

Grupo 9

Acciones en el ámbito socio-laboral

- Responsable: Eduardo Cortada.
- Coordinador: Elías Colomer.
- Consultor: Eva Pérez.

Grupo 10

Mejoras medioambientales

- Responsable: Josep Trius.
- Coordinador: Xavier Solé.
- Consultor: Eva Pérez.

La coincidencia entre las líneas de actuación de PROATRANS y del Plan PETRA es prácticamente total, dándose las diferencias lógicas por el diferente ámbito de aplicación.



Apoyo en la difusión del Plan PETRA



CICLO DE PRESENTACIONES PÚBLICAS: INTERNACIONALIZACIÓN

Objetivos y desarrollo

El ciclo de presentaciones públicas nació en junio de 2003 con un claro objetivo: animar y orientar al sector ante el reto de afrontar experiencias empresariales que contribuyan de forma efectiva a su modernización y mejora competitiva.

Para ello se trató de constituir y consolidar un foro en el que poder compartir y hacer extensivas algunas de las experiencias empresariales ya acometidas que se considerasen ejemplarizantes para el resto de empresas del mercado.

La primera fase de ese ciclo de presentaciones públicas, que tuvo lugar entre junio de 2003 y junio de 2004, se diseñó con la intención de abarcar un abanico, lo más amplio posible, de las posibilidades que ofrece el mercado para la mejora de la estructura empresarial del sector.

Tras una primera fase del ciclo de presentaciones públicas más centrada en los procesos de concentración empresarial, se quiere dar pie a valorar iniciativas empresariales alineadas con el resto de propuestas del Plan PETRA.

A tal fin se analizaron experiencias que iban desde el caso de cooperativas de transporte como Comotrans o Cotranco, al de grandes operadores integrales como Acciona Servicios Logísticos. Dichas presentaciones se resumen brevemente más adelante.

Una vez abordado en profundidad el ámbito de la concentración empresarial como principal necesidad del sector para contribuir a su modernización y mejora competitiva, se tratará de analizar y compartir experiencias empresariales que se encuadren en el resto de líneas de actuación propuestas en el Plan PETRA.

La internacionalización se ha revelado como una de las asignaturas pendientes del sector nacional, especialmente para resultar competitivos en un contexto de mercado único europeo.

6.ª PRESENTACIÓN PÚBLICA: INTERNACIONALIZACIÓN COMO CLAVE PARA LA COMPETITIVIDAD EN EL MERCADO ÚNICO

A lo largo de estos cerca de cuatro años de andadura del Plan PETRA, se ha podido contrastar cómo el reto de la internacionalización de las empresas es una de las grandes asignaturas pendientes del sector.

Y esta circunstancia se debe, no sólo al importante retraso que presentan las empresas españolas respecto al resto de empresas europeas, sino también al hecho de que es probablemente la línea de actuación del Plan PETRA en la que menores avances se han producido en los últimos años.

Por ese motivo se ha considerado muy positivo poder entablar un debate sobre la problemática que presenta para el sector nacional la internacionalización de sus empresas. Debate que estará enriquecido por la experiencia de empresas y organismos que trabajan diariamente en ese ámbito de actuación.

6.ª Presentación Pública
EXPERIENCIAS DE INTERNACIONALIZACIÓN
 G. Carreras, G. Toquero, G. Iberpool-Prujá
 (Palacio de Zurbano de Madrid: 31-mayo-2005)

Un breve repaso a las presentaciones públicas realizadas

A lo largo de las 5 presentaciones públicas que componían la primera parte del ciclo, se pudieron repasar diferentes posibilidades que ofrece el propio mercado para propiciar una necesaria mejora de la estructura empresarial del sector nacional, que sienta las bases para trabajar en su modernización y mejora competitiva.

1.ª Presentación Pública

ACCIONA SERVICIOS LOGÍSTICOS «Estrategia de un operador integral»

La primera de las presentaciones públicas tuvo lugar en Madrid el 4 de junio de 2003, en la Sala de Proyecciones del Ministerio de Fomento, y a ella asistieron más de 50 personas.

La exposición corrió a cargo de **D. Juan Manuel López**, Director General de Acciona Servicios Logísticos, a la que presentó como una parte de la División de Servicios Logísticos y Aeroportuarios, constituida por el Grupo Acciona para canalizar sus inversiones en estos sectores de actividad como resultado de la política de diversificación del grupo.



Juan Manuel López durante un momento de su intervención.

En ese sentido, la apuesta por la diversificación hacia las actividades del transporte y la logística responde a una estrategia de inversión en nuevas áreas de negocio con alto potencial de desarrollo, como es el caso del transporte de mercancías, en el que Acciona opta por introducirse con un modelo de negocio amplio y ambicioso, y con escasos precedentes entre las empresas nacionales.

El planteamiento inicial de Acciona fue estudiar las posibilidades de posicionamiento en los distintos segmentos de la actividad del transporte, de forma que pudiera desarrollarse, llegado el momento, una verdadera actividad de integración empresarial que posibilitara la intermodalidad.

Con posterioridad fue incorporando empresas de transporte a la división en función de las necesidades que le planteaba su estrategia: Transportes Olloquiegui, Transfrimur, Interfrisa, etc. En la actualidad se encuentran dotando de una estructura y organización única al grupo así constituido, con el fin de acceder al cliente con una única voz y una oferta totalmente integrada.

Con el ciclo de presentaciones públicas se ha pretendido constituir «hojas de ruta» para el sector con las diferentes posibilidades de integración empresarial que ofrece el propio mercado, pero sin entrar a hacer valoraciones sobre la idoneidad de una u otra.

2.ª Presentación Pública

SERVIPLAZA «Concentración de empresas, una apuesta por el futuro»

La segunda de las presentaciones públicas tuvo lugar en Madrid el 25 de septiembre de 2003, en el Palacio de Zurbano, propiedad del Ministerio de Fomento y ubicada en la calle del mismo nombre.



Jesús Arbiol, en el centro de la imagen.

El caso de Servi plaza como operador logístico de nueva creación fue expuesto por su Presidente, **D. Jesús Ángel Arbiol Tena**. A su entender, cuatro fueron las claves que configuraron el embrión de Servi plaza como iniciativa de concentración de 35 pequeños empresarios del transporte de mercancías por carretera de Zaragoza:

1. En primer lugar, el «enigma de futuro» que plantea el Sector para la gran mayoría de los agentes que lo componen, dados los grandes cambios que acontecen: globalización, mercado común, tendencia hacia la integración y la logística, nuevas tecnologías, exigencias de calidad y seguridad, etc.
2. Por otro lado, y muy en relación con ese enigma de futuro, está la situación de unos «profesionales del negocio con más de 56 años de edad y con negocios familiares que han sido transmitidos de padres a hijos».
3. En el contexto planteado surgen en el año 2000 dos importantes hitos del Sector, especialmente en Aragón: el Plan PETRA y la configuración de PLA-ZA Plataforma Logística.

Estos dos hitos resultan ser claves y desencadenantes del proyecto Servi plaza, al ser los que permiten concretar las expectativas de futuro que los dos primeros puntos habían suscitado.

Con todo este caldo de cultivo, empieza a tomar forma el proyecto Servi plaza en las mentes de algunos de estos empresarios de Aragón. Jesús Arbiol es el encargado de canalizar esta iniciativa y de presentarla ante su asociación, **Tradime-Aragón** en busca de apoyo para el proyecto. Finalmente, y no sin dificultades, el proyecto recibe una buena aceptación y el respaldo inicial de 300 personas a las que con posterioridad se han ido sumando más personas y empresas interesadas en el proyecto.

3.ª Presentación Pública

CENTROLID

«Infraestructuras y servicios: una respuesta para la modernización del transporte»

La tercera de las presentaciones públicas tuvo lugar en Valladolid el 10 de diciembre de 2003, en el Salón de Actos del Ayuntamiento, ubicado en la Plaza Mayor de la ciudad.



Juan Carlos Sánchez Valencia, a la derecha de la imagen.

D. Juan Carlos Sánchez-Valencia, presidente de Centrolid y líder del proyecto, fue el encargado de presentar la experiencia. Para ello quiso agradecer en primer lugar el coraje y el apoyo de un grupo de empresarios transportistas que un día decidieron poner sobre la mesa las bases de un proyecto que hoy ya es una realidad. También tuvo palabras de agradecimiento para las Administraciones Públicas que, a través de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León y del Ayuntamiento de Valladolid, han proporcionado un respaldo inestimable para que el proyecto saliera adelante, dotando a su vez al mismo de una gran transparencia en la gestión.

Este proyecto, que en 2002 celebró su 10.º aniversario, surge del compromiso de 20 socios que empiezan por constituir una Central de Compras con la que obtener los ahorros correspondientes a su mayor volumen de compra.

En estos momentos el proyecto presenta un avanzado nivel de desarrollo, abarcando un amplio abanico de servicios de transporte que van desde la configuración de una Central de Compras a la oferta de unas completas Infraestructuras de Transporte, pasando por la logística, la formación, las nuevas tecnologías, etc., y todo ello teniendo como referente y central de operaciones el Centro de Transportes de Valladolid.

El próximo gran reto será la dotación de una adecuada intermodalidad mediante la interconexión de Centrolid con la Terminal de Carga Aérea de Valladolid. Esto permitirá configurar una gran Zona de Actividades Logísticas intermodal en la que entrarán en juego los cuatro modos de transporte.

4.ª Presentación Pública

COMOTRANS-COTRANCO-ANECOOP «Cooperativas: crecimiento desde la base»

La cuarta de las presentaciones públicas tuvo lugar en Madrid el 14 de abril de 2004, en el Salón de Los Espejos del Palacio de Zurbano.

D. Miguel Salinas Donaire, gerente de Comotrans, fue el encargado de exponer el caso de esta cooperativa fundada en 1972 en Motril, Granada, que nace y crece al amparo de la actividad de transporte nacional e internacional que genera la fábrica de papel de Motril y que surge de la necesidad de unión y cooperación de un colectivo cada vez más importante de transportistas que trabajan para dicha fábrica.

Desde un principio se apostó en Comotrans por la idea de que la «unión hace la fuerza», como única alternativa a la pérdida de competitividad de las empresas más pequeñas. Gracias a la mayor dimensión se consigue: capacidad de negociación, servicio de calidad, inversiones de envergadura, economías de escala y, en el caso de Comotrans, hacer viable el **autoseguro**, que es un mecanismo por el cual la cooperativa se hace cargo de los siniestros de sus cooperativistas.

D. Ernesto Rodríguez Pedraza, gerente de Cotranco, explicó cómo la cooperativa surge en 1974 de la iniciativa de 17 socios transportistas, que pronto ven la necesidad de fortalecerse, creciendo en número. En la actualidad el número de socios permanece en 89, siendo casi todos ellos la segunda generación de transportistas.



Ernesto Rodríguez durante un momento de su intervención.

En sus 30 años de historia, la actividad de la cooperativa ha sufrido importantes cambios. Así, por ejemplo, se ha pasado de un mercado principalmente local (50%) y nacional (45%) a otro de vocación nacional (56%) e internacional (42%) con destino la Unión Europea.

La necesidad de mayor dimensión empresarial de Cotranco viene originada, principalmente, por su orientación al ámbito internacional, así como por la exigencia por parte del cliente de una mayor flexibilidad en el servicio ofrecido y de garantías de profesionalización y modernización: renovación de flota, nuevas tecnologías, gestión, etc., aspectos que suponen un coste muy elevado para un transportista individual.

D. Francisco Borrás Escribá, subdirector general de Anecoop y responsable de su Área Operativa y Comercial, explicó el caso de Anecoop como una cooperativa de 2.º grado compuesta por 110 miembros que son cooperativas productoras.

El objetivo inicial de su constitución fue la comercialización de fruta fresca, hortalizas y vinos. Para ello las cooperativas no establecieron acuerdos de exclusividad con Anecoop, sino acuerdos de mínimos que con los años se van actualizando.

El servicio que Anecoop ofrece al cliente final no se reduce sólo a la contratación del transporte para la entrega final del producto, sino que en muchos lugares de Europa están realizando una oferta logística para facilitar la relación con el mismo, lo que les exige tener ciertas instalaciones propias en dichos países para realizar desde allí la distribución del producto.

En la totalidad de casos analizados, los propios mecanismos del mercado obligaron a las empresas y autónomos a buscar una mayor dimensión empresarial que les permitiera ganar en competitividad ante el resto de empresas del sector y ante un cliente cada vez más exigente que demanda un servicio amplio y de calidad.

5.ª Presentación Pública

GIRAUD-DISFRIMUR-TDL

«Dimensión y excelencia empresarial:
claves de las especialidades»

La quinta de las presentaciones públicas tuvo lugar en Madrid el 1 de junio de 2004 y cambió de escenario habitual para trasladarse a la sede del Instituto Geográfico Nacional en Madrid.

En ella se analizaron los casos de una serie de empresas de dimensión media-grande y con una trayectoria consolidada en el mercado, lo que se sustenta en la búsqueda de la dimensión y de la excelencia empresarial como fórmula válida en sus diferentes especialidades y ámbitos geográficos.

La exposición del Grupo Giraud Ibérica estuvo a cargo de **D. Julio Oslé**, director general de Operaciones, quien comenzó presentando al Grupo Giraud Internacional como empresa familiar con sede en París, de la que depende Giraud Ibérica.



Julio Oslé en un momento de su intervención.

Su actividad se centra, principalmente, en la carga completa (palet) y la distribución de mercancía general. Su objetivo es ser una empresa organizadora y operadora de transporte para dar un servicio completo al cliente, apostando para ello por una estructura flexible compuesta por medios propios y subcontratados y por una red de agencias de ámbito local con medios propios y clientes locales. La apuesta de futuro del grupo pasa por:

- ✓ Conformar una *oferta integral* con la que captar la gestión de toda la mercancía del cliente.

- ✓ Invertir en los mercados emergentes de *Europa del Este* por sus perspectivas de crecimiento.

El caso del Grupo Disfrimur presentado por **D. Ginés Flores**, director comercial del grupo, es el de un holding de empresas que ha sufrido reestructuraciones internas y de imagen para su mejor adaptación a las demandas del cliente.

Así, el grupo está integrado en la actualidad por Disfrimur, dedicada al transporte de mercancías por carretera, Disfrimur Logística dedicada a la logística para distribuidores y fabricantes y Disfrimur Servicios, dedicada a ofrecer soporte técnico y de mantenimiento.

De esta forma dan cobertura en el ámbito nacional e internacional al objetivo de transportar, custodiar, preparar y entregar la mercancía, ofreciendo al cliente un servicio logístico integral y de calidad.

D. Juan Diego Pedrero, consejero delegado de Transfesa Distribución y Logística, explicó cómo ésta surge de la integración, el 25 de abril de 2003, de MDL Distribución Logística y el Grupo Transfesa, con la idea de dar respuesta a un mercado logístico y de transporte que se hace cada día más amplio y demanda una cobertura de servicios progresivamente más completa, flexible y adaptada a las nuevas necesidades de los clientes.

Las grandes bazas que jugará TDL para dar respuesta a esas demandas del mercado serán la diversificación del servicio y la intermodalidad, integrando el negocio del transporte por carretera de MDL con el ferroviario y logístico de Transfesa.



Juan Diego Pedrero en un momento de su intervención.



CONVOCATORIA 2005 DEL CONCURSO PETRA

Objetivos y alcance

La convocatoria del Concurso PETRA es otra de las medidas adoptadas para incentivar la iniciativa empresarial en el sector, premiando y distinguiendo a aquellas empresas que hayan realizado experiencias o proyectos dentro del ámbito de las líneas básicas establecidas por el Plan PETRA para el sector de transporte de mercancías por carretera, fundamentalmente en lo referente a concentración empresarial e introducción de mejoras novedosas en la gestión de las empresas.

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.
- Serán *valorables* tanto experiencias ya realizadas como proyectos en curso, iniciados ambos con posterioridad a enero de 2001.
- Su *desarrollo* ha de ser consecuente con la aplicación de al menos una de las diez líneas de actuación propuestas por el Plan PETRA:

Un año más, el Concurso PETRA busca incentivar y premiar las iniciativas empresariales novedosas y ejemplarizantes acometidas dentro del mercado nacional con posterioridad a julio de 2001.

Criterios de valoración

Éstos no son fijos, pero en líneas generales el jurado valorará los siguientes aspectos:

- Lo *novedoso* de las experiencias presentadas.
- El *esfuerzo* y nivel de *compromiso* demostrado.
- La consecución de una *mejora* considerable para la/s empresa/s que lo ejecutan.
- Grado de integración y satisfacción conseguido con el *cliente* a raíz de la experiencia.
- Número de líneas de actuación propuestas por el *Plan PETRA* que son desarrolladas.
- *Presentación y claridad* del material aportado.

Premios

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

1. A la mejor «experiencia» realizada o en curso.
2. Al mejor «proyecto» aún no ejecutado.

Calendario del concurso

2005	28 febrero	Fecha límite para presentación de solicitudes de participación.
	29 abril	Fecha límite para presentación de la documentación .
	31 mayo	Fecha límite para presentación de aclaraciones a la documentación.
	1 junio	Designación del jurado .
	Junio	Fallo del jurado.
	Julio	Acto de entrega de premios.

Aclaraciones y dudas

D.^a María Bada de Cominges
 Ministerio de Fomento
 Dirección General de Transportes por Carretera
 Tlfno.: 91 597 82 87



MINISTERIO
DE FOMENTO

CENTRO
DE PUBLICACIONES