

5. ÁMBITO DE LAS EMPRESAS

5.1. Mejora de la eficiencia empresarial

- ❑ La primera de las dos grandes áreas correspondientes al ámbito de actuación empresarial en el Plan, se centra en actividades que buscan el incremento de la eficiencia empresarial. Es decir, líneas y ejes estratégicos, y sus medidas de desarrollo, que conduzcan a la búsqueda de mejoras en esta actividad, incluyendo la optimización de los recursos utilizados, de la calidad y de la imagen empresarial.
- ❑ El Plan pretende convertirse en marco de referencia, integrando toda una serie de orientaciones para las empresas que operan en el mercado dirigidas a su modernización y a la mejora de su nivel de competitividad.
- ❑ En este sentido, se despliega este área en tres líneas estratégicas centrales, relacionadas con los tres conceptos citados (eficacia, calidad e imagen), que a su vez se subdividen en múltiples ejes estratégicos que permiten establecer medidas concretas tendentes a la implantación práctica de estas líneas.

Área de eficiencia empresarial

**Línea estratégica E.1.:
Incremento de la eficacia empresarial**

**Línea estratégica E.2.:
Incremento de la calidad del servicio ofertado**

**Línea estratégica E.3.:
Mejora de la imagen de la empresa**

Línea E.1.: Incremento de la eficacia empresarial

- ❑ En esta línea estratégica se incluyen ejes de actuación y medidas específicas, orientadas a **mejorar la eficacia empresarial del transporte de mercancías por carretera, es decir, a obtener resultados determinados, en términos de capacidad de adaptación y control de los cambios que se produzcan en el sector, pero incluyendo actuaciones centradas en la optimización de recursos.**
- ❑ Las actuaciones en el ámbito de mejorar la oferta de servicios de transporte de mercancías por carretera se desarrollan a través de:
 - Extensión de la gama de servicios.
 - Adaptabilidad a los cambios del mercado.
 - Optimización de costes.
 - Mejora de la capacidad de comercialización.
 - Redimensionamiento empresarial.

Línea estratégica E.1.: Incremento de la eficacia empresarial

Eje de actuación E.1.1.: Extensión de la gama de servicios que oferta la empresa

Eje de actuación E.1.2.: Adaptabilidad de la empresa a los cambios del mercado

Eje de actuación E.1.3.: Optimización de costes

Eje de actuación E.1.4.: Mejora de la capacidad de comercialización

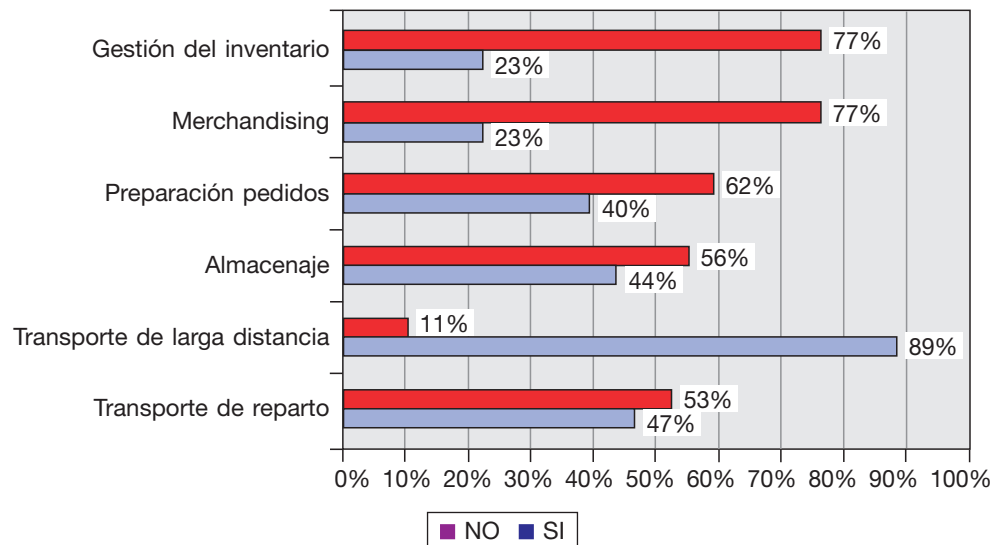
Eje de actuación E.1.5.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores

Eje de actuación E.1.1.: Extensión de la gama de servicios que oferta la empresa

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Tradicionalmente las empresas de transporte se centran excesivamente en la oferta de un servicio exclusivo de transporte, pero la globalización y especialización de la producción están influyendo sobre las estructuras de distribución donde los clientes demandan un servicio cada vez más completo.
- ❑ El mercado del transporte está dominado en general por el comprador de servicios, no por el ofertante de los mismos, dada la tendencia de la oferta a dimensionarse en función de las puntas de demanda (el transporte no es una actividad «almacenable»), la atomización de operadores ofertantes, y la existencia de otros modos alternativos con capacidad no utilizada más que parcialmente. Por tanto, la aproximación de los operadores de transporte a sus clientes debe venir marcada, además de por los precios ofertados, por otros parámetros como la calidad, la flexibilidad en la oferta, el uso de las más modernas tecnologías o la adaptación a las nuevas demandas logísticas y la prestación de garantías de servicios, lo cual implica una nueva dinámica comercial y operativa.
- ❑ Esta situación afecta tanto a las empresas industriales como, en consecuencia, a los prestatarios de servicios de transporte y logísticos:

% ACTIVIDADES SUBCONTRATADAS A TERCEROS EN ESPAÑA PARA «TODOS LOS SECTORES»



Fuente: SPIM

- A las empresas industriales les obliga a **avanzar hacia una logística integral que concibe de modo global el proceso de aprovisionamiento-producción-distribución buscando alcanzar la mayor calidad al menor coste**. Lo cual está originando una tendencia a la subcontratación progresiva de mayores parcelas de dicho proceso logístico. En el gráfico adjunto se puede observar el porcentaje de actividades subcontratadas de los distintos eslabones de la cadena logística.
 - Por su parte, los **prestarios de servicios de transporte deben ofertar servicios más completos y complejos que integren funciones tradicionalmente reservadas a las propias empresas productoras, y con requerimientos y elementos de calidad y precio, cada vez mayores en un entorno fuertemente competitivo**. Los servicios prestados por los operadores se amplían necesariamente para cumplir los requerimientos logísticos que las industrias necesitan para alcanzar una adecuada reactividad ante la demanda.
- Entre las **actividades de valor añadido** que solicitan los fabricantes y otros usuarios (junto con la distribución comercial) pueden señalarse los siguientes:
- **Servicios Logísticos:**
 - Procesos de almacenaje y manipulación (stock, picking...).
 - Procesos de transporte primario y de transporte de distribución capilar.
 - Procesos administrativos ligados a los procesos físicos.
 - Sistema de información sobre el conjunto de servicios prestados a los clientes.
 - Otros.
 - **Servicios especializados de transporte:**
 - Servicios multitripulación (servicios técnicos «justo a tiempo»).
 - Transportes especializados (perecederos, mercancías peligrosas, portavehículos, mudanzas...).
 - Servicios de Transporte de cargas fraccionadas en sus distintas especialidades (express, convencional, industrial...).
 - Otros.
 - **Servicios complementarios al transporte:**
 - Operaciones aduaneras.
 - Servicios de facturación/cobro.
 - Operaciones administrativas complejas ligadas al transporte.
 - Operaciones con la mercancía antes/después del transporte.
 - Otras.
- Debe señalarse que la ampliación funcional de servicios prestados o la especialización de los mismos conlleva la necesidad de contar con las necesarias capacidades tecnológicas, financieras, formativas, etc. por parte de las empresas del sector que los abordan, lo cual, a priori, hace pensar en la enorme dificultad de abordar este proceso en las pequeñas empresas de transporte, al menos en la orientación de ampliación de servicios; sin embargo es muy recomendable que **busquen la especialización** de su servicio, en el desempeño de sus tareas.

PETRA II

OBJETIVOS:

- ❑ Orientar la política de las empresas de transporte hacia una ampliación funcional de servicios al cliente, proporcionándole un servicio integral, que además del transporte pueda incluir otras labores adicionales como servicios logísticos y servicios especializados (servicios para clientes específicos, para operadores logísticos, procesos de producción «justo a tiempo» y servicios complementarios al transporte —aduanas, facturación/cobro—).

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Entidades de apoyo: Asociaciones Profesionales de empresas transportistas y de operadores de transporte.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento, Comunidades Autónomas y Administraciones Locales.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.1.1.1. Profesionalización del sector para realizar servicios integrales (empresarios y personal dedicado a realizarlos)

- ❑ Con el fin de ofrecer servicios de calidad y mejorar la atención y las respuestas al cliente hasta ofrecer un servicio integral o, en su caso, más especializado al cliente, es necesaria una formación adecuada de los agentes dispuestos a ofrecer dichos servicios, lo cual se traduce en la necesidad de una formación especializada para los empresarios y mandos de los distintos departamentos (cuando los haya) y del resto de personal que va a realizar esos servicios.
- ❑ Para la realización de dicha formación las empresas deberán **analizar qué tipo de servicios pueden y desean realizar**, y, una vez identificados, desarrollar, con el soporte de las asociaciones empresariales y/o la colaboración de instituciones formativas especializadas, módulos formativos concretos, que contemplen adecuadamente los contenidos que ayuden al establecimiento y desarrollo de dichos servicios.
- ❑ Los contenidos, las materias y la impartición de cursos se desarrollarán tal y como se analiza en el eje E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas y operadores de transporte.

Entidades de apoyo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas y de operadores de transporte.

E.1.1.2. Definición de las necesidades de centros de transportes y plataformas logísticas y establecimiento de fórmulas de promoción y desarrollo de los mismos

- ❑ En los últimos años, como ya se ha comentado, se está produciendo una clara tendencia a dar un tratamiento integrado al conjunto de procesos de que son objeto las mercancías desde el momento y lugar de su producción hasta el de su consumo. Este conjunto de procesos, en los que el transporte en sí no es más que un eslabón, suele recibir el nombre de «cadena logística» y puede llegar a ser realmente complejo e implicar a una multiplicidad de agentes.
- ❑ Las plataformas logísticas y centros de transporte (denominados en la LOTT de manera genérica «estaciones de transporte») emergen como una respuesta del sector del transporte y la logística a un rediseño de las redes de distribución nacionales e internacionales que tienden a concentrarse en un número limitado de centros y rutas comerciales. Los puntos de ruptura modal y de concentración de tráfico aparecen, así, como localizaciones privilegiadas para albergar funciones de valor añadido.
- ❑ Para la comunidad logística y de transporte la aparición de una plataforma logística (o más genéricamente, la oferta de áreas físicas de prestación de servicios logísticos avanzados) se traduce en la **progresiva fidelización de sus clientes y en una mejora de las condiciones de prestación de sus servicios en los puntos nodales de las cadenas del transporte y la logística**. Asimismo, supone ventajas para el acceso a innovaciones tecnológicas, mejora en la imagen del sector, etc. En la actualidad, para los principales operadores logísticos de ámbito internacional y nacional, suponen infraestructuras imprescindibles para su implantación en un determinado territorio.
- ❑ Debido a la importancia que tienen **las plataformas logísticas y centros de transporte para albergar servicios de valor añadido**, se cree necesario que **las empresas y operadores de transporte, con el apoyo de sus asociaciones, determinen las necesidades de infraestructuras nodales para el sector del transporte y la logística en sus Comunidades Autónomas**, de manera que se puedan programar actuaciones territoriales de carácter logístico y de transportes (plataformas logísticas y de transportes unimodales y multimodales) que cubran adecuadamente esas necesidades.
- ❑ Por otra parte, una vez identificadas las necesidades, se deberán **analizar las fórmulas de concertación público-privada en materia de promoción, realización y explotación de estas infraestructuras de transporte**, e incluso en la prestación de servicios asociados a ellas, lo que permitirá a las empresas valorar con mayor precisión los efectos producidos por estas infraestructuras.

Responsable: Empresas transportistas y operadores de transporte.

Entidades de apoyo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas y de operadores de transporte.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.1.1.:

Eje A.3.4.: Centros y estaciones de transporte de mercancías.

Responsable: Ministerio de Fomento y Comunidades Autónomas.

Medida A.5.1.1.: Mantenimiento de las líneas de ayuda a la formación en el transporte por carretera.

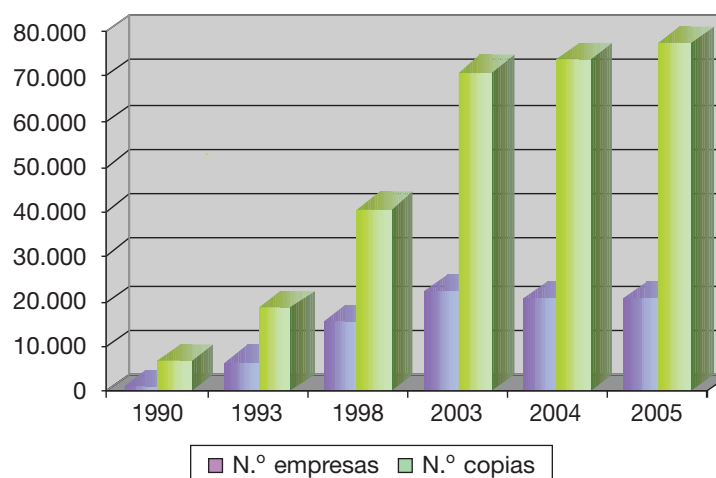
Responsable: Ministerio de Fomento.

Eje de actuación E.1.2.: Adaptabilidad de la empresa a los cambios del mercado

INTRODUCCIÓN:

- ❑ La posición geográfica de España con respecto al centro del mercado de consumo de Europa y los grandes volúmenes, tanto de exportación como de importación, de mercancías hacen de la logística de aprovisionamiento y distribución un factor crítico de la competitividad de las empresas productoras y del consumo. Este factor es aún más relevante si se tiene en cuenta la ubicación de los nuevos centros de aprovisionamiento, que se encuentran cada vez más distantes de los fabricantes locales debido a la deslocalización de actividades empresariales. La liberalización de los mercados y los avances en infraestructuras físicas y tecnológicas, junto con las diferentes condiciones de costes de fabricación en los distintos países (de la propia UE y, más aún, de países no pertenecientes a la UE, como el Norte de África, Lejano Oriente, etc.), entre otros factores, están propiciando que cada vez más empresas globalicen sus procesos o, al menos, internacionalicen parte de su actividad (fabricación en un punto, consumo en puntos alejados).
- ❑ La gestión eficiente y sostenible de este volumen, de gran magnitud creciente, de tráfico de mercancías, supone un reto y un factor impulsor de la expansión de las empresas de transporte.
- ❑ El objetivo de este eje **será por tanto conseguir la expansión de actividades a otros países (UE y terceros) de las empresas de transporte de mercancías por carretera**, bien a nivel estrictamente comercial, bien a nivel de plena implantación empresarial, realizando actividades de todo tipo en dichos países.

EVOLUCIÓN DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN ESPAÑA 1990-2005



Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración: SPIM

OBJETIVOS:

- ❑ Análisis de las fórmulas idóneas que permitan la prestación de servicio en otros países ante los procesos de internacionalización y deslocalización de las empresas fabricantes, con el objetivo de extender su oferta de transporte en todos los ámbitos (nacional e internacional), y la captación de nuevos mercados.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Entidades de apoyo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas y de operadores de transporte, asociaciones profesionales de empresas cargadoras, Cámaras de Comercio.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento, Comunidades Autónomas, ICEX.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.1.2.1. Análisis por las empresas de transporte de las distintas fórmulas que resulten de interés para la ampliación de su oferta de transporte (y otros servicios) a otros países, tanto de la UE como de fuera de la UE

- ❑ La **implantación de actividades en otros países puede hacerse de diversas formas**:
 - Por implantación directa de la empresa española (delegación, filial...). Puede realizarse por una sola empresa española o previo acuerdo entre varias.
 - Por acuerdos con operadores del país extranjero, que pueden alcanzar diversos niveles: cooperación, sociedades conjuntas, etc.
 - Por reforzamiento de la capacidad de gestión de la empresa en España, dotándose de los recursos necesarios para operar en el exterior.
- ❑ En cualquiera de los tres casos, las actuaciones por parte de las empresas se centrarían en:
 - Con el fin de conocer las alternativas existentes para la expansión exterior se propone **la realización de un análisis profundo de las diversas alternativas por parte de aquellas empresas cuya capacidad técnica de gestión y financiera (en principio las empresas de mediana y gran dimensión) las haga candidatas a la ampliación de su oferta a otros países**, con el fin de optar por aquella alternativa más acorde con su dimensión y capacidad empresarial, tanto en la fórmula de expansión como en la selección del país al que orientarse.
 - Puede ser una fórmula viable **solicitar apoyo externo de asesoría** (por consultoras especializadas en comercio exterior, el ICEX, las Cámaras de Comercio) que les oriente acerca de las fórmulas idóneas para el iniciar el proceso de internacionalización: elaboración de un prediagnóstico estratégico de la empresa interesada, que sienta las bases para el inicio del proceso de cooperación con otras empresas del sector o bien le proporcionen dossiers de empresas españolas ya internacionalizadas, y de posibles países objetivos, así como de los potenciales partners que existen en el mercado; fórmulas concretas de implantación en el país seleccionado; acompañamiento en los requisitos de implantación, etc.
- ❑ Como se ha comentado anteriormente, debido a la pequeña dimensión media de las empresas de transporte en España, éstas poseen una reducida capacidad de gestión, financiera, técnica..., por lo que su

PETRA II

adaptación a las nuevas fórmulas de presencia y actuación en los mercados internacionales puede ser difícil de realizar. Sin embargo, las alianzas con empresas de otros mercados, o bien las fórmulas previas de cooperación como las «Joint venture», son las que se perfilan como las más idóneas para empresas pequeñas y medianas en este sector.

- ❑ Otro aspecto, sin duda imprescindible, es la **definición de la estrategia de la expansión y de los recursos de todo tipo que precisa la empresa que pretende internacionalizarse**. Se trata de establecer las líneas de actuación: quiénes serán los responsables de la internacionalización en la empresa; qué horizonte temporal se va a marcar; qué coste va a suponer para la empresa. Es importante que no solo se analicen con suficiente rigor todos estos factores, sino que se elijan adecuadamente los socios nacionales y/o internacionales, si ese es el camino elegido.

Responsable: Empresas transportistas.

E.1.2.2. Actuaciones para reforzar la competitividad de las empresas de transporte mediante el incremento de su dimensión y especialización, en el marco del eje E.1.5.

- ❑ La competitividad internacional de la empresa española se basa en buena medida en un coste medio de explotación inferior (aunque las diferencias progresivamente se atenúan) a la de sus colegas comunitarios más tradicionales y significativos (Alemania, Francia, Reino Unido, Italia, Holanda), aunque se ha de tener en cuenta la existencia y aparición de nuevos competidores de países de la UE (Portugal, países del Este de Europa) con costes inferiores a los españoles. Como contrapartida con los países más significativos, la menor dimensión de las empresas españolas las hace menos competitivas ante la evolución geográfica del mercado y los nuevos requerimientos de la demanda: la reducida capacidad financiera para acometer inversiones y la escasa estructura y conocimientos para desarrollar la internacionalización, hace inviable, en muchas ocasiones, este proceso. Incluso hay que tener en cuenta que las empresas que en España son de mediana/gran dimensión, fuera de España no serían incluidas en dicho segmento, salvo un núcleo reducido de las de mayor dimensión. Estas consideraciones se invierten, sin embargo, en la comparación con los países recientemente integrados en la UE.
- ❑ Esto provoca la ya citada baja competitividad del sector para abordar mercados exteriores, e imposibilita en la práctica su expansión tanto hacia los de la UE como hacia otros países terceros emergentes (Magreb...).
- ❑ Dada la pequeña dimensión media de las empresas, aparecen dos vías para fortalecerlas mediante un proceso de expansión territorial de actividades:
 - **Potenciar el reforzamiento de la dimensión media:** En base a la cooperación, en las múltiples formas posibles, entre empresas españolas de manera que sean organizaciones de superior dimensión las que operen en los mercados exteriores.
 - Potenciar un **mayor grado de especialización en las empresas de menor dimensión que les permita ser líderes en determinados nichos de mercado** de áreas geográficas amplias, como el tipo de servicio, tipo de mercancía, etc.

Responsable: Empresas transportistas.

E.1.2.3. Aprovechar las ayudas nacionales, autonómicas e internacionales para fortalecer la estructura financiera de las empresas

- ❑ Debe considerarse, como punto de partida que cualquier empresa que quiera internacionalizarse ha de partir de una situación financiera y de gestión consolidada en su país. Es decir, que la implantación o desarrollo exterior debe hacerse con premisas sólidas desde el aspecto empresarial. Los mercados exteriores deben abordarse en un contexto expansivo asentado adecuadamente en el país de origen, y no desarrollarse en situaciones de precariedad de funcionamiento en el mismo. La implantación exterior precisa de recursos para un mayor crecimiento de las empresas preparadas para este proceso, buscando en estas prácticas internacionales una expansión de la actividad basada en la gestión de los recursos productivos y la aplicación de las más modernas tecnologías ya utilizadas por ella.
- ❑ Por tanto, son las PYMES las que se enfrentan a mayores barreras para desarrollar su negocio fuera de las fronteras españolas. Por ello, para facilitar el camino hacia el comercio internacional a este sector, existen numerosos organismos de ayuda tanto autonómicos y nacionales como internacionales, así como tipologías diversas de ayuda. De las nacionales destacan por un lado las prestadas por las Cámaras de Comercio y por el ICEX, y existen ayudas específicas adicionales a las desgravaciones fiscales (en régimen de cambio como señalan las leyes específicas del Impuesto de Sociedades) para la implantación fuera de España.
- ❑ Por esta razón es necesario que las empresas, sobre la base de un planteamiento coherente propio, en el que **evalúen su propia capacidad y necesidad de abordar el proceso de internacionalización, se apoyen en las distintas ayudas que existen en el mercado para afianzar su capacidad financiera y para mejorar su competitividad en el exterior.**

Responsable: Empresas transportistas.

E.1.2.4. Acuerdos para la contratación y formación de conductores extranjeros en origen

- ❑ Con el fin de paliar la falta, en determinadas épocas y áreas geográficas, de conductores en el sector, es necesario promover la contratación de conductores extranjeros, considerando las diferentes normativas de circulación y para el sector del transporte de mercancías de los distintos países, siendo en general conveniente formarlos para que se adecuen a la normativa española y evitar el incumplimiento y las infracciones por desconocimiento de dichos conductores.
- ❑ Es importante que esta formación no se limite únicamente a los aspectos técnicos de la profesión, sino que contemple adicionalmente los derechos y las obligaciones sociales de los conductores.

Responsable: Empresas transportistas.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.1.2.:

Eje A.4.5.: Apoyo a la internacionalización de las empresas.

Responsable: Ministerio de Fomento, Comunidades Autónomas, ICEX, Cámaras de Comercio.

Eje de actuación E.1.3.: Optimización de costes

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Contar con una buena organización empresarial, una óptima gestión de los recursos y las tecnologías apropiadas resulta vital para el éxito de toda actividad empresarial. Un sistema de transporte eficiente que ofrezca servicios adecuados y fiables en cada etapa del proceso de producción, constituye una contribución significativa para conseguir una empresa rentable y competitiva. El desarrollo de una logística de alta calidad y de servicios de transporte especializados ha ayudado a la actividad empresarial de los fabricantes y distribuidores comerciales a mejorar su productividad y competitividad. Existe una clara demanda por parte de los clientes de entregas perfectamente planificadas, y la necesidad de controlar los costes es, en la prestación de esos servicios, otra cualidad imprescindible del servicio.
- ❑ Al mismo tiempo, como los servicios de transporte se centraron a finales de los años noventa en la óptima gestión del tiempo (plazos de entrega), junto con otras características del transporte, se creó un nuevo marco en el cual se desarrollan políticas de la máxima competitividad en costes asociados a la satisfacción del cliente, y a la rentabilidad del transportista. Identificar e incorporar acertadamente las nuevas estrategias de transporte en los planes de producción y de comercialización será un factor clave para los éxitos futuros tanto de fabricantes como de transportistas.
- ❑ El interés de cualquier empresa de transporte es ejecutar el máximo de actividades con el menor coste asociado a las mismas (número de vehículos, recorridos...). Numerosos estudios indican que incluso en las empresas bien gestionadas hay siempre un cierto margen para obtener mayores niveles de eficiencia, ahorros de costes y nuevas oportunidades para incrementar su calidad y su competitividad.
- ❑ La combinación de nuevas estrategias de gestión empresarial, explotación de vehículos, optimización de rutas y asistencia telemática ofrece una herramienta poderosa a las empresas del sector que deseen aumentar su productividad y rentabilidad.

OBJETIVOS:

- ❑ Búsqueda de sistemas de gestión empresarial y explotación de vehículos que impliquen la minimización de los costes en la explotación y mejoren la productividad y, por tanto, la rentabilidad de la empresa de transporte.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Entidades de apoyo: Empresas cargadoras.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento, Ministerio de Trabajo e Inmigración, Ministerio del Interior.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.1.3.1. Mejorar la planificación y ejecución de los servicios

- ❑ Como ya se ha comentado, el interés de las empresas de transporte tiene que ser ejecutar el máximo de actividades con el número mínimo de recursos, optimizando al máximo la utilización de éstos (vehículo-

los, recorridos en carga y en vacío...). Existen múltiples acciones que pueden ayudar en este aspecto, entre las cuales pueden citarse:

- **La planificación anticipada** (en la medida de lo posible) de los servicios por parte de los cargadores, incluyendo un óptimo diseño de los servicios como son circuitos cerrados, ventanas horarias (plazo horario para las entregas y las recogidas) u otras acciones que permitan reducir los recorridos en vacío lo que conlleva una significativa disminución del coste total de prestación del servicio.
- **La colaboración de la empresa cargadora con el transportista a través de la planificación de las operaciones de carga y descarga** elimina asimismo los tiempos muertos (esperas) y permite un mejor aprovechamiento del vehículo, con la consiguiente reducción de los costes de la operación. En este sentido, se considera de gran importancia el conocimiento de las condiciones relativas al momento de recogida y entrega de las mercancías de manera previa al comienzo de la operación, así como el cumplimiento de las citadas condiciones por todas las partes intervinientes. Las normativas en materia de jornadas de trabajo y de tiempos de conducción y descanso hacen especialmente importante evitar tiempos muertos en estos procesos.
- La existencia de **muelles y otras instalaciones adecuadas para la correcta realización de las operaciones de carga y descarga** y que permitan reducir el número de maniobras a realizar con el vehículo, debiendo existir, asimismo, áreas adecuadas para los vehículos y conductores en espera.
- La **paletización de la mercancía** (cuando es posible) trae consigo ahorros importantes de tiempo en la carga y descarga, evita el deterioro de la mercancía y eleva el nivel de seguridad de estos procesos.
- **La utilización de vehículos adecuados (semirremolques)** con posibilidad de descarga lateral puede ayudar a reducir los plazos de operaciones de carga y descarga en determinadas mercancías.
- Asimismo, **el mayor nivel posible de ocupación de las unidades de carga**, cuestión normalmente atribuible al cargador, salvo en procesos logísticos o de carga fraccionada, ayuda muy sensiblemente a la reducción de los costes del transporte.
- Las nuevas estrategias de diseño de embalajes ofrecen un considerable potencial para reducir las operaciones mediante camión. Las técnicas de embalaje imponen ahora elevados requisitos a los responsables de su manipulación y eliminación. Se puede reducir el volumen físico de los embalajes que se manipulan, aminorar el coste de adquisición de material de embalaje y aumentar la utilización de vehículos mediante el transporte de las mercancías reales en vez de grandes cantidades de embalajes. El **rediseño de los embalajes ofrece varias posibilidades de reducción de costes que contribuirán a la solvencia financiera global de la empresa**. Se puede aumentar la compactibilidad del producto mediante su concentración; se puede también cambiar la materia prima utilizada para el embalaje y reducir su peso y volumen, manteniendo al mismo tiempo la integridad física y la función mecánica.
- **Minimizar la paralización por averías de los vehículos**; para ello es necesario tener un parque moderno y una adecuada política de mantenimiento de los mismos, evitando el sobredimensionamiento y la sobrecarga para respetar las características técnicas de los mismos. Cuando sea necesario los vehículos deben poseer medios de carga y descarga adecuados que no maltraten a la mercancías, y simplifiquen y aseguren estos procesos.

Responsable: Empresas transportistas y empresas cargadoras.

PETRA II

E.1.3.2. Creación de centrales de compra

- ❑ Consiste en la creación, por parte de un grupo de empresas de transporte de una entidad con o sin personalidad jurídica propia que, en nombre de todas las participantes y para las mismas, adquiera conjuntamente cualquier tipo de producto o servicio pudiendo, debido a la mayor capacidad de compra, conseguir condiciones más beneficiosas en tales adquisiciones de las que las empresas integrantes obtendrían por sí mismas.
- ❑ La agrupación de los transportistas en centrales de compra permite, por tanto, la obtención de importantes descuentos en la adquisición de los bienes y servicios que precisan para su actividad.
- ❑ Las empresas integradas en la central mantienen la independencia en la gestión de su negocio, mientras que obtienen ventajas por la mayor dimensión del grupo:
 - **Mejores precios y formas de pago en la adquisición de bienes y servicios** (adquisición de software, telefonía, seguros, neumáticos, lubricantes, mantenimiento y reparaciones, carburantes, vehículos, etc.) al gestionarse las compras agrupadas; esto trae consigo que las empresas sean más competitivas al comprar a precios similares a los de las grandes empresas.
 - Las centrales de compra pueden **ofrecer servicios adicionales a los asociados**: información de mercado, asesoramiento contable, fiscal, laboral, disponibilidad de tecnología, formación, etc.
 - La creación de una central de compra será iniciativa de unos empresarios que asuman el liderazgo del proyecto. En primer lugar, es necesario **realizar un análisis de la viabilidad de la central**. Posteriormente, el proyecto inicial se debe dar a conocer a todas las empresas que puedan estar interesadas y que reúnan las condiciones mínimas requeridas. Con los resultados de las iniciativas anteriores se elaborará un proyecto definitivo.
- ❑ Si ese es el camino elegido, una vez decidida la forma jurídica que adoptará la central se elaborará el Documento de Constitución y se redactarán los Estatutos, que deberán ser aprobados por todos los socios, y donde se definirá la titularidad de la central, sus objetivos, la responsabilidad de los socios, el patrimonio, etc. El funcionamiento de la central en su vertiente operativa se debe desarrollar en documentos internos (contrato de adhesión, reglamento interno y otros).
- ❑ No deben descartarse fórmulas eficientes y sin formalización jurídica (centrales de compra «virtuales»), en las cuales el «socio» selecciona la compra de un producto y/o servicio, la cual se ejecuta directamente bajo su entera responsabilidad y financiación, sin ninguna otra intervención de esa central de compras virtual.
- ❑ En función del volumen y las prestaciones previstas, se podrá dotar a la central de una **estructura mínima e independiente de la de los socios** (recursos humanos, recursos materiales y equipamientos) para que pueda realizar sus funciones de negociación con los proveedores, las relaciones con los socios y las tareas administrativas.
- ❑ Antes de entablar las negociaciones con los proveedores, la central de compra **debe tener un conocimiento preciso de las necesidades de compra de los asociados**. Una buena herramienta para conseguirlo es la realización de una encuesta de consumos entre los asociados.
- ❑ Otra actividad que debería acometer la central es la **búsqueda y solicitud de subvenciones y ayudas a las que puedan acogerse ella misma o sus asociados**, en aquellas materias en las que existan.
- ❑ Deberá tenerse en cuenta que aquella cooperativa de transportistas o sociedad de comercialización que no contemple en sus estatutos actuar, además, como central de compras para sus socios, sólo habrá desarrollado una parte de su potencialidad.

Responsable: Empresas transportistas.

E.1.3.3. Profesionalización en conducción eficiente para conductores, en el marco del eje de actuación E.2.1.

- ❑ Es fundamental que el nivel de calidad de los conductores y, en consecuencia, de la conducción sea tan riguroso como los demás aspectos de la explotación y gestión de una empresa.
- ❑ Es mucho más probable que esto se logre en los casos en que los beneficios para la empresa y para cada conductor sean conocidos y apreciados por todos los implicados. Las técnicas de conducción eficiente conllevan importantes beneficios sin aumentar con ello el tiempo de desplazamiento, contribuyendo asimismo al reforzamiento de la seguridad vial.
- ❑ Una conducción adecuada del vehículo permite una reducción significativa de los consumos, aparte de otros efectos positivos (mantenimiento, seguridad). En este aspecto, la formación de los conductores profesionales, en la cual deben colaborar las asociaciones de transportistas, juega un papel de gran relevancia. Es destacable el menor impacto ambiental que adicionalmente proporciona la disminución de los consumos energéticos.
- ❑ El transporte profesional por carretera se enfrenta a la necesidad de aumentar la sostenibilidad y la seguridad. La imagen del sector del transporte por carretera se ve fuertemente dañada ante cualquier incidente de tráfico. Por tanto, la formación en conducción eficiente, además de optimizar los costes, mejorará el medio ambiente y la seguridad, realzando de esta manera la imagen de la profesión.
- ❑ La elaboración de los contenidos e impartición de dicha formación se realizará según se comenta en el eje E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Entidades de apoyo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

E.1.3.4. Profesionalización específica en inversiones, compras y contratación de servicios, en el marco del eje de actuación E.2.1.

- ❑ En la cuenta de explotación, el importe de los materiales y servicios que adquiere significa, con gran diferencia, el mayor capítulo de los costes de la empresa. Por esta razón debe ser realizada por verdaderos profesionales en el área de compras.
- ❑ Una profesión requiere la posesión de conocimientos especiales, el dominio de técnicas apropiadas y la habilidad en el uso de las herramientas adecuadas para optimizar el resultado de su trabajo.
- ❑ En el mundo del transporte de mercancías por carretera, la principal inversión es el camión. Teniendo en cuenta la creciente complejidad que la elección del vehículo, el proveedor y las condiciones de compra y financiación van adquiriendo, es necesario que quien se ocupe de decidir y negociar tales cuestiones cuente con la preparación adecuada. Especial trascendencia tiene seleccionar aquellos vehículos que se adaptan a las necesidades de las empresas, ya que cada empresa necesita vehículos con distintas prestaciones (potencia, capacidad, tamaño, etc.). Otra parte importante es el acierto en la contratación de otros servicios, como pueden ser los seguros, ya que al igual que también aquí cada empresa necesita características específicas, que deben adaptarse a sus necesidades. Por esta razón se considera necesario que se desarrollen cursos de formación específica en estos aspectos que ayude a los empresarios a realizar estas tareas.

PETRA II

- ❑ La elaboración de los contenidos e impartición de esta formación se realizará según se comenta en el eje E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Entidades de apoyo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

E.1.3.5. Implicarse en sociedades de garantía recíproca

- ❑ Las sociedades de garantía recíproca tienen como actividad fundamental la prestación de avales a sus socios que, básicamente, son pequeñas y medianas empresas, para permitirles acceder a la financiación bancaria. Además de estas dos funciones básicas, las sociedades de garantía recíproca brindan a la PYME una gama de servicios complementarios a la prestación del aval, como son las siguientes:
 - Negociación con las entidades de crédito de mejores condiciones de crédito que las que obtendría la PYME si acudiera individualmente a estas entidades.
 - Puesta en marcha de servicios de información que den a conocer a la PYME los instrumentos financieros que mejor se adaptan a sus necesidades.
 - Asesoramiento financiero a la PYME, en cuanto que analizan, evalúan y aconsejan sobre el proyecto de inversión que la pequeña empresa va a realizar.
- ❑ Con esta medida se pretende que las empresas se impliquen en estas sociedades, es decir se integren como socios en ellas pagando una cuota social, con el fin de que estas puedan ayudarlas a obtener avales y financiación bancaria y les faciliten otros servicios financieros, a costes asequibles.

Responsable: Empresas transportistas.

E.1.3.6. Implantación de las TIC y otras tecnologías en la empresa (ver eje E.2.2.)

- ❑ La implantación de nuevas tecnologías en las empresas permite ser más eficiente tanto comercialmente (los contactos con los clientes y proveedores, el desarrollo del comercio electrónico), como en materia operativa y de productividad (la optimización de gestión de flotas, el seguimiento de vehículos...), lo que permite aumentar la competitividad de la empresa al disminuir sus costes operativos. La utilización de estas nuevas tecnologías permitirá optimizar la utilización de los vehículos de las empresas reduciendo los insumos de éstos y obtener una mayor comunicación con proveedores y clientes, que ayudan a la planificación del servicio, consiguiendo la citada optimización de los costes.
- ❑ La dinámica para implantar las nuevas tecnologías se recoge en el eje E.2.2.

Responsable: Empresas transportistas.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.1.3.:

Medida A.4.3.1.: Mantenimiento de la línea de ayudas a las sociedades de garantía recíproca.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Medida A.5.1.2.: Desarrollo del Real Decreto 1032/2007 sobre formación obligatoria de los conductores.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Medida A.5.2.5.: Continuación de la publicación del “Boletín informativo PETRA”, en el que se seguirá dando noticia de aquellas experiencias empresariales más novedosas y significativas en aspectos de innovación y eficiencia, junto con otra información de interés para el sector.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Medida A.5.3.3.: Elaboración de códigos deontológicos y catálogos de buenas prácticas empresariales en materia de gestión, calidad, medio ambiente, etc. (ver medida A.4.1.2.).

Responsable: Ministerio de Fomento, en colaboración con el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Medida A.5.3.4.: Desarrollo de campañas divulgativas a nivel general sobre la existencia de los códigos y catálogos de buenas prácticas.

Responsable: Ministerio de Fomento, en colaboración con el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Eje de actuación E.1.4.: Mejora de la capacidad de comercialización

INTRODUCCIÓN:

- ❑ El sector del transporte por carretera **se caracteriza por una importante atomización empresarial que, aunque ha ido decreciendo levemente en la última década, todavía es importante en términos relativos**. En el año 2006 las empresas pequeñas (de 1 a 5 vehículos) de transporte pesado representaban el 91,1% del total de empresas, aunque eran propietarios de un porcentaje muy inferior del parque, exactamente del 47,7% de los vehículos.
- ❑ Durante largo tiempo se ha considerado que el sector del transporte de mercancía por carretera gozaba de un alto grado de competencia como tal sector y de rendimientos constantes al margen de las escalas empresariales. Los cambios en las técnicas de producción y la innovación tecnológica en general han podido propiciar ciertas economías de escala que aconsejarían el incremento en el tamaño medio de la empresa transportista. Sin duda, las empresas de ámbito internacional se enfrentan a estructuras empresariales de gran dimensión lo que las exige ser igualmente competitivas. En este segmento existen ciertas economías de escala que exigen un tamaño mínimo «eficiente». En este caso, **el propio mercado dirigirá a las empresas a adquirir una dimensión suficientemente competitiva**. Para ello deben **contar con recursos suficientes para adquirir el parque de vehículos en cantidad (nº de vehículos) y características adecuadas**.
- ❑ Al lado de estas empresas conviven otras que atienden la demanda de ámbitos más reducidos que, con flotas mucho más pequeñas, pueden hacer frente a los desajustes frecuentes en el mercado gracias a su gran flexibilidad, pero **no necesitan disponer de un gran número de vehículos: estas empresas acuden a la subcontratación, mecanismo que permite reducir costes con el consiguiente beneficio en su cuenta de resultados** (dimensionamiento de parque propio en función de la demanda).
- ❑ No obstante lo anterior, cabe subrayar una práctica habitual **en el sector como es la subcontratación de los servicios de transporte en el que las grandes y medianas empresas son a su vez los clientes de las pequeñas empresas que trabajan para ellas**, función asimilable al concepto de *agencias de transporte*, siendo normal ambas funciones (parque propio y subcontratación) en las empresas de transporte medias y grandes, aunque existe en el mercado un número significativo de agencias de transporte sin vehículos propios centradas exclusivamente en la subcontratación. Este proceso sistemático de colaboración comercial y operativa entre empresas de diferente dimensión es una realidad muy extendida en el sector. Este análisis lo corroboran los sistemas de comercialización existentes en el sector. En el transporte público con vehículos pesados, un 78% de las empresas trabaja con acuerdos de comercialización estables, de los que el 53,51% son acuerdos de exclusividad y el 24,75% acuerdos preferenciales.
- ❑ Como se anticipaba, **los mayores niveles de subcontratación se producen precisamente entre las empresas de mayor dimensión** y en los ámbitos nacional e internacional. Todo ello corrobora el hecho de que, en la actualidad, **el mercado se instrumentaliza a través de grandes «organizadores»** que, bien son operadores (logísticos, empresas de carga fraccionada, agencias de transporte) o bien empresas de transporte de gran dimensión que subcontratan parte de su transporte con pequeñas empresas del sector a través de una relación en muchas ocasiones estable. De esta forma, la subcontratación permite reducir los costes fijos de las empresas que la realizan, a la vez que permite atender con flexibilidad las variaciones de la demanda, lo que redundará en la mejora de la competitividad de las empresas.
- ❑ Por otro lado, para los pequeños transportistas subcontratados, en especial de manera estable, esta dinámica les asegura una mayor productividad de sus vehículos, e incluso menores costes de explotación cuando la empresa que los contrata les hace partícipe de sus menores costes por la compra de diversos

inputs (combustibles, neumáticos, seguros...). Por tanto, este proceso de relación entre empresas de transporte de mayor tamaño con las de menor tamaño, adquiere un carácter de “outsourcing” mutuo, a través del cual las empresas grandes variabilizan en terceros una parte de su operativa, y los más pequeños transfieren a los más grandes aquellas áreas en los que no tienen capacidad propia (comercialización, productividad, inclusive racionalización de la explotación y los costes).

- ❑ Como se ha expuesto, y como consecuencia del elevado grado de atomización, la capacidad de negociación tanto en las compras como en la comercialización está muy limitada para los pequeños transportistas salvo que adopten fórmulas ya expuestas de colaboración con otros transportistas (colaboración en comercialización). La competencia con las grandes empresas y con los transportistas europeos obliga, como otra alternativa, a **la cooperación empresarial de los más pequeños entre sí para mejorar sus resultados**, como opción o complemento a la mera subcontratación. Esta cooperación se debe desarrollar con nuevas fórmulas que vayan más allá de los contratos estables con empresas, operadores de todo tipo, etc.
- ❑ Por todo esto es necesario que las empresas del sector, a pesar de sus diferentes tamaños, intenten acceder a los canales de comercialización existentes, tanto tradicionales como nuevos canales, y puedan mejorar el poder de negociación de sus contratos frente a las empresas cargadoras.
- ❑ Hay que mencionar que para alcanzar ese mayor poder de negociación es necesario, además, que las empresas adquieran cierto conocimiento en materia de contratación y formalización de contratos, es decir, la instrumentalización jurídica y formal de los contratos de transporte, para éstos recojan todos los aspectos que el transportista considere necesarios.

OBJETIVOS:

- ❑ Concienciación empresarial de la importancia crítica de una adecuada comercialización para la rentabilidad de la empresa, buscando una menor dependencia de la comercialización ajena, en especial la que no aporta valor añadido.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Entidades de apoyo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas, de empresas cargadoras y de operadores de transporte.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.1.4.1. Propiciar la concentración empresarial a través de acuerdos de cooperación o de integración mercantil u otras figuras entre empresas del sector del transporte por carretera (ver medida E.1.5.1.)

- ❑ Como ya se ha expuesto, la capacidad de negociación en las compras y la comercialización está muy limitada para los pequeños transportistas salvo que adopte fórmulas de colaboración con otros (colaboración en comercialización) como alternativa o complemento a la mera subcontratación. Las distintas fórmulas de cooperación que existen se detallan en la medida E.1.5.1.

Responsable: Empresas transportistas

PETRA II

E.1.4.2 Constitución de sociedades de comercialización o cooperativas de transportistas

- ❑ Dos formas típicas de cooperación empresarial destinada a la comercialización conjunta y organizada de los servicios de varias empresas son las cooperativas de transportistas y las sociedades de comercialización, reguladas en los artículos 61 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y 53 de su Reglamento.
- ❑ Las **principales características de una cooperativa de transportistas** (que no debe ser confundida con la cooperativa de trabajo asociado a que se hace referencia en el eje E.1.5 de este Plan) son las siguientes:
 - Las personas, físicas o jurídicas, titulares de una autorización de transporte de mercancías pueden establecer cooperativas de transportistas. **Los socios de dichas cooperativas deberán ser en todo caso titulares de autorización de transporte.**
 - La cooperativa de transportistas deberá constituirse y registrarse como tal, con arreglo a lo que se dispone en la legislación sobre cooperativas.
 - **Al menos una de las personas que dirijan la cooperativa de manera efectiva y permanente deberá contar con el certificado de capacitación profesional** para el ejercicio de la actividad de transportista expedido a su nombre.
 - El **capital social de la cooperativa** deberá alcanzar al menos la cuantía de 4.000 €, si no tiene más de 15 socios; de 30.000 €, si el número de socios es superior a 15 pero no a 30, y de 60.000 € si el número de socios es superior a 30.
 - La **participación de los socios en el capital social** se dividirá conforme a lo que establezcan los **estatutos de la cooperativa**, si bien no podrá guardar una desproporción manifiesta con la capacidad de carga de los vehículos amparados por la autorización de que, en cada caso, sean titulares.
 - La cooperativa **nunca podrá ser titular de una autorización de transporte a su nombre.**
 - Los **socios cooperativistas continúan siendo titulares de la autorización de transporte** que ya poseían antes de su integración en la cooperativa.
 - La principal función que, en todo caso, desarrollará la cooperativa es la de **captación de cargas y contratación de servicios y comercialización para sus socios.**
 - La cooperativa **contrata los servicios con el cliente en nombre propio.** En ese contrato la cooperativa ocupará siempre la posición de porteador.
 - **El servicio debe ser facturado al cliente por la propia cooperativa**, bajo cuya dirección y responsabilidad se realiza el servicio.
 - **Los servicios han de ser materialmente realizados por alguno de los socios de la cooperativa provisto de autorización** a través de sus propios medios personales y materiales. (Sin perjuicio de ello, la cooperativa podrá, ocasionalmente, utilizar la colaboración de transportistas ajenos cuando reciba demandas que excedan, coyunturalmente, de la capacidad de transporte que representan sus socios).
 - La **relación entre la cooperativa y el socio** que materialmente haya realizado el servicio y el pago de la retribución que, en cada caso, corresponda a éste **se regirá por lo que establezcan los estatutos de la cooperativa y las normas y reglas reguladoras de las cooperativas.**
 - La **responsabilidad por el cumplimiento de la normativa administrativa durante la realización del transporte recae sobre el socio** que materialmente lo realiza (titularidad de autorización del transporte, cumplimiento de tiempos de conducción y descanso, normativa de tráfico y seguridad vial, etc.), correspondiendo a la cooperativa la misma responsabilidad que correspondería a un intermediario del transporte.

- La cooperativa de transportistas **deberá tributar por razón del Impuesto de Sociedades por los ingresos obtenidos en el ejercicio de su actividad.**
- **Cada uno de los socios tributará por razón del Impuesto sobre la Renta**, cuando sea una persona física, **o el de Sociedades**, si es una persona jurídica. En el caso más normal (pequeño empresario de transporte), el socio tributará conforme al primero de dichos impuestos, en régimen de estimación objetiva («por módulos»).
- Aunque la principal función de una cooperativa de transportistas es la comercialización de los servicios de sus socios, nada impide que, además, **pueda contemplar en su objeto social y actuar como central de compras** (tal y como se señala en el eje E.1.3.). De hecho, cabe decir que aquella cooperativa de transportistas que no actúe además como central de compras para sus socios, sólo habrá conseguido alcanzar la mitad de su posible eficacia.
- Las **sociedades de comercialización**, reguladas, asimismo, en los artículos 61 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y 53 de su Reglamento, se **encuentran sometidas a un régimen similar al de las cooperativas del transportistas**, si bien, en este caso, las empresas optan por instrumentar su cooperación a través de una forma societaria mercantil, que podrá adoptar cualquiera de las formas señaladas en el eje E.1.5.
- Parece lógico sugerir, cuando se piensa en constituir una cooperativa de transportistas o sociedad de comercialización que el tamaño y los objetivos de las empresas que opten por integrarse deberían ser lo más similares posibles.
- Aunque tanto las cooperativas de transportistas como las sociedades de comercialización pueden resultar un instrumento muy eficaz, sobre todo si, además, actúan como central de compras, se ha de reconocer que **difícilmente podrán alcanzar la eficiencia que permite la centralización a todos los efectos de la toma de decisiones y gestión que sólo se consigue a través de la fusión plena de las empresas en una única sociedad, mercantil o laboral, o cooperativa de trabajo asociado.**
- Especialmente, aquellas cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización que hayan alcanzado un tamaño o un volumen de negocios importante, deberían sopesar, seriamente y sin prejuicios, **la oportunidad que para su éxito empresarial puede representar su conversión en sociedad mercantil o cooperativa de trabajo asociado.**

Responsable: Empresas transportistas.

FÓRMULAS DE COLABORACIÓN ENTRE EMPRESAS DE TRANSPORTE

NORMATIVA NUCLEAR	DENOMINACIÓN	Nº SOCIOS	CAPITAL MÍNIMO	RESPONSABILIDAD	ÓRGANOS SOCIALES	FORMALIDADES CONSTITUCIÓN	RÉGIMEN FISCAL	RÉGIMEN LABORAL
<ul style="list-style-type: none"> - Ley 27/1999 de Cooperativas (o legislación autonómica de aplicación). - Artículo 53 ROTT. - Orden 23 julio de 1997 en materia de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización. 	Nombre + «S.COOP.»	Mínimo 3 (Cooperativa 1º grado)	<ul style="list-style-type: none"> - Aportaciones. - Mínimo en función del nº de socios: <ul style="list-style-type: none"> ≤15=10.000 €. >15 y ≤30=30.000 € >30=60.000 € - Totalmente desembolsado. 	Limitada al capital aportado.	<ul style="list-style-type: none"> - Asamblea general. - Consejo Rector. - La intervención. - Otros posibles (Comité de Recursos). 	<ul style="list-style-type: none"> - Estatutos. - Escritura Pública. - Inscripción Registro Sociedades Cooperativas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Impuesto de Sociedades. - Beneficios fiscales: Ley 20/1990 de Régimen Fiscal de Cooperativas. - Socios: IRPF (rendimiento de actividades económicas). 	<p>Opción de la cooperativa de dar de alta a los socios trabajadores como asimilados a trabajadores por cuenta ajena incluidos en el Régimen General o bien como trabajadores autónomos en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Artículo 53 ROTT. - Orden 23 de julio de 1997 en materia de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización. 	Según forma societaria.	Según forma societaria.	<ul style="list-style-type: none"> - Aportaciones. - Mínimo en función del nº de socios: <ul style="list-style-type: none"> ≤5=10.000 €, >5 y ≤30=30.000 € >30=60.000 € - Totalmente desembolsado. 	Según forma societaria.	Según forma societaria.	Según forma societaria.	Según forma societaria.	Según forma societaria.
ACUERDOS DE COLABORACIÓN ESTABLES	Independientemente de las formas de colaboración que impliquen la creación de una persona jurídica nueva, como es el caso de las cooperativas de transportistas y las sociedades de comercialización, los empresarios transportistas podrán concertar entre sí acuerdos de colaboración estable con una duración continuada a lo largo del tiempo, mediante los oportunos contratos individualizados.							

E.1.4.3. Mejorar la planificación y ejecución de los servicios (ver medida E.1.3.1)

- ❑ Como ya se ha comentado la mejora de la planificación de los servicios con los cargadores, mejora la productividad y por tanto ayuda a tener una mayor capacidad de comercialización. Las fórmulas de mejorar la planificación de los servicios se han detallado ampliamente en la medida E.1.3.1.

Responsable: Empresas transportistas y empresas cargadoras.

E.1.4.4. Profesionalización del sector en materia contractual

- ❑ Es necesario elaborar cursos de formación en materia de contratación, con el fin de que las empresas conozcan los distintos tipos de contratos que existen en el mercado, y las posibilidades que ofrece cada uno de ellos, así como la formalización de los mismos, es decir su instrumentalización jurídica y formal.
- ❑ La formación en esta materia posibilitará recoger en los contratos de manera clara los aspectos negociados con los cargadores.
- ❑ La elaboración de los contenidos e impartición de los mismos se realizará según se comenta en el eje E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Entidades de apoyo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

E.1.4.5. Mecanización de la documentación contractual y de facturación a través de la implantación de nuevas tecnologías (ver eje E.2.2.)

- ❑ Adquisición e implantación de equipos informáticos o programas de gestión (de facturación, costes, etc.) existentes en el mercado que faciliten el desarrollo de las actividades diarias de la empresa, y sobre todo, la mecanización de los contratos y su facturación, ahorrando tiempo en su elaboración y mejorando la gestión empresarial.
- ❑ El modo de implantar estas tecnologías se detalla en el eje E.2.2.

Responsable: Empresas transportistas.

Entidades de apoyo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

E.1.4.6 Fidelización mediante contratos estables (contratos de larga duración)

- ❑ No se debe olvidar que el transporte por carretera constituye una actividad mercantil, por lo que es necesario conseguir la mayor rentabilidad posible, y a ese fin contribuye notablemente la continuidad en las relaciones con los clientes.

PETRA II

- ❑ Para ello es fundamental que la empresa desarrolle una buena política comercial que facilite la formalización de contratos estables con una variedad de clientes que aportan mayor valor añadido y que permitan programar de antemano los transportes.
- ❑ Estos contratos estables permiten mayor conocimiento entre las partes (requerimientos del servicio, planificación del mismo...) e introduce un afianzamiento muy conveniente para que los transportistas realicen planificaciones a medio y largo plazo de sus recursos operativos, humanos y financieros que precisan para prestar servicios a sus clientes.
- ❑ En conclusión, se debe intentar realizar acuerdos estables entre transportistas y cargadores, procurando que las relaciones comerciales estén debidamente documentadas en contratos, potenciando la fórmula de «partenariado» de relación entre las partes, como alternativa a las relaciones coyunturales y esporádicas que introducen importantes disfunciones en el funcionamiento del sector.

Responsable: Empresas transportistas y empresas cargadoras.

E.1.4.7. Desarrollo de una relación de «partenariado» entre cargador y transportistas con el fin de mejorar las relaciones y la calidad del servicio al cliente

- ❑ Potenciar el nivel de colaboración de las empresas de logística-transporte y cargadores para dejar atrás la mera relación cliente / proveedor y pasar a ser partners (colaboradores) para mejorar la planificación y de esta manera perfeccionar la comercialización. Este eje se desarrolla en la medida E.2.3.4.

Responsable: Empresas transportistas y empresas cargadoras.

E.1.4.8. Realizar acuerdos marco y códigos de buenas prácticas

- ❑ Elaborar y difundir códigos de buenas prácticas y acuerdos marco con cargadores en materia de contratación de transporte de mercancías que facilite las relaciones contractuales y fomente la observancia de las mejores prácticas en las transacciones comerciales en el transporte para usuarios y operadores de transporte. Los Catálogos de Mejores Prácticas mejoran la capacidad de gestión, eficiencia y productividad de las empresas del sector.
- ❑ La adhesión y cumplimiento de las normas contenidos en ellos mejorará la imagen comercial tanto ante los demás agentes que intervienen en el mercado como ante su propia clientela, y permitirá alcanzar una mayor seguridad y duración en sus relaciones mercantiles.

Responsable: Empresas transportistas.

Entidades de apoyo: Empresas cargadoras y operadores de transporte.

E.1.4.9. Acudir a las Juntas Arbitrales del Transporte

- ❑ El sector español del transporte por carretera se encuentra claramente inmerso en un proceso de modernización y mejora competitiva sin duda de larga duración. Para orientar y facilitar este proceso de

cambio, resulta de vital importancia establecer un conjunto de buenas prácticas para la mejora del entorno competitivo general del sector, y contar con instrumentos eficientes y especializados que dirimen las diferencias entre las partes que intervienen en esta actividad. En este sentido las Juntas Arbitrales del Transporte se presentan como una herramienta de gran efectividad para dirimir dichas diferencias, inherentes a toda relación de mercado: entre empresa y cliente, entre competidores, etc.

- ❑ Las Juntas Arbitrales del Transporte se han creado con el fin de resolver reclamaciones de carácter mercantil relacionadas con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y de actividades auxiliares y complementarias del transporte. Entre otras funciones realizan las siguientes:
 - Resuelven obligatoriamente todas las reclamaciones económicas que no excedan de 6.000 euros, derivadas de cualquier contrato de los transportes antes citados, salvo que una de las partes hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad de excluir su competencia antes de que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del servicio contratado. También puede intervenir en reclamaciones de más de 6.000 euros si hay pacto expreso en ese sentido, o las partes convienen en ello.
 - Dictaminan e informan sobre las condiciones de cumplimiento de los contratos de transporte y sus cláusulas de ejecución.
 - Intervienen en el depósito, valoración y enajenación de mercancías cuyos portes no se paguen por el destinatario obligado a ello, si la reclamación se presenta en el plazo de 8 días naturales.
 - Intervienen en el depósito, valoración y enajenación de mercancías cuyos portes no se paguen por el destinatario obligado a ello, si la reclamación se presenta en el plazo de 8 días naturales.
 - Realizan, asimismo, el depósito y enajenación de las mercancías transportadas cuando no sea posible realizar la entrega y corran riesgo de perderse.
 - Actúan como depositarias de mercancías rehusadas o cuya entrega es imposibilitada al llegar a su destino.
 - Realizan depósitos y peritaciones cautelares previos al arbitraje cuando haya dudas y discusiones sobre el estado de las mercancías transportadas.
- ❑ La utilización de estas Juntas Arbitrales por las partes intervinientes en el contrato de transporte en los citados casos de diferencias en las partes, constituye una ayuda para aportar transparencia en los procesos de postventa, y asegura el respeto a los acuerdos comerciales en el transporte.
- ❑ El arbitraje de las Juntas es gratuito y no exige la asistencia de abogados ni procuradores.

Responsable: Empresas transportistas.

E.1.4.10. Difusión de las ventajas de los distintos sistemas de comercialización

- ❑ Difundir por parte de las asociaciones profesionales de transportistas las ventajas que ofrecen los distintas fórmulas de comercialización con el fin de que las empresas mejoren su capacidad en esta materia. Tal difusión podría realizarse mediante la elaboración de un folleto informativo, sintético, en soporte papel e informático y su difusión en:
 - Mailing.
 - Descargarlo en la web del Ministerio de Fomento.

- Reuniones informativas en foros adecuados (ferias, congresos, jornadas técnicas, etc.) sobre el Plan de Promoción.
- Utilizar vías de difusión tales como a las propias asociaciones de transportistas y las de cargadores, Cámaras de Comercio, etc.
- Prensa sectorial.

Responsable: Asociaciones profesionales de transportistas

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.1.4.:

Eje A.5.3.: Promoción de códigos, catálogos y acuerdos de buenas prácticas empresariales.

Responsable: Ministerio de Fomento

Eje de actuación E.1.5.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores

INTRODUCCIÓN:

- ❑ El objetivo de este eje de actuación es potenciar la capacidad empresarial de los transportistas de mercancías de menor dimensión, a través de procesos de concentración, renovación y colaboración empresarial, en sus múltiples fórmulas, junto con determinadas medidas destinadas a propiciar su modernización y mejorar su capacidad de gestión y competitividad empresarial.
- ❑ El nivel de atomización empresarial existente en el sector (dimensión media de 3,3 vehículos/empresa a nivel nacional, y de 3,7 vehículos/empresa a nivel internacional) conlleva la **existencia de serios problemas en la capacidad de gestión empresarial**, que repercuten tanto en la calidad de los servicios como en la rentabilidad empresarial.
- ❑ Esto provoca su **menor competitividad, reduciendo la capacidad de:**
 - Obtener economías de escala en las compras (vehículos, combustibles, etc.).
 - Alcanzar la capacidad financiera y organizativa necesaria para realizar procesos de expansión exterior.
 - Acceder a innovaciones tecnológicas que incrementen la productividad.
 - Tener la adecuada capacidad comercial y productividad operativa (optimizar recorridos en carga...).
 - Desarrollar nuevos servicios complementarios, de carácter logístico.
 - Otros efectos.
- ❑ Por esta razón se ve necesaria la promoción y puesta en práctica de aquellas fórmulas de colaboración empresarial más adecuadas para la proyección futura de las empresas.

DIMENSIÓN EMPRESARIAL DEL SECTOR TRANSPORTE (VEHÍCULO/EMPRESA)

	Internacional (L. Comunitarias)	Nacional (Pesados)
1990	5,9	—
1993	3,0	—
1998	2,6	1,9
2000	2,9	2,0
2001	2,9	2,4
2002	3,1	2,7
2003	3,3	2,9
2004	3,6	3,1
2005	3,7	3,3

Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración: SPIM

OBJETIVOS:

- ❑ Propiciar los acuerdos de integración o cooperación entre empresas del sector del transporte por carretera que les permitan mejorar sus expectativas de negocio y sus resultados gracias al establecimiento de relaciones estables entre las mismas. Es decir, contribuir a la formación de entidades de mayor capacidad de gestión (bajo fórmulas diferentes) en las que todas ellas encuentren más ventajoso trabajar de forma agrupada que de forma individual, y que asegure a largo plazo su permanencia en el mercado.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.1.5.1. Propiciar la concentración empresarial a través de acuerdos de integración o de cooperación mercantil u otras formas de colaboración entre empresas del sector del transporte por carretera

- ❑ Los procesos de concentración pueden tener su origen en la **agrupación de varias empresas** que desean aumentar su nivel de servicios y cobertura, o en una empresa que pretende ganar tamaño incorporando otras empresas de igual o menor tamaño que le aporten sinergias y posibiliten la obtención de economías de escala mediante la optimización de recursos materiales, humanos y de cualquier otro tipo.
- ❑ Los procesos de concentración se desarrollan principalmente en dos sentidos: de abajo arriba y de arriba-abajo.
- ❑ Procesos de abajo hacia arriba:
 - Suele suceder que las pequeñas, e incluso grandes, empresas que se encuentran en fase de expansión consideren la **fusión entre ellas**, de modo que conformen una única entidad mercantil que aúne los recursos materiales y humanos de todas las entidades participantes, ampliando de esta forma la red de prestación de servicio, y mejorando la eficiencia del mismo, en base a una organización empresarial única de mayor capacidad.
 - El modelo de empresa base es la mínima unidad de mercado: el empresario autónomo o muy pequeña empresa, MICROPYME; aunque este proceso puede plantearse con empresas de cualquier dimensión (pequeña, mediana o grande), existiendo experiencias (aunque en número escaso) de este tipo. A partir de ahí se pasa a estructuras empresariales mayores. Conforme se avanza en la concentración se adquiere mayor grado de integración pudiendo pasar de una simple asociación de empresas a un estado de máxima integración como es una única entidad mercantil en la que todas las empresas están integradas o relacionadas accionarialmente.
 - Una vez que esta filosofía de integración ha logrado la aceptación en los empresarios individuales que inicialmente colaboran es más fácil que derive hacia la constitución de otras fórmulas empresariales más estables como **sociedades mercantiles, (S.A. o S.L.)**, planteadas con un mayor grado de integración empresarial y que proporcionan una posición más estable.

- Junto a los procesos de fusión empresarial más habituales, mediante los que varias personas físicas o jurídicas pasan a integrarse en una sola sociedad mercantil cuyo tamaño equivale a la suma de las fusionadas, cabe destacar, como fórmula especialmente contemplada en la legislación de transportes, la figura de la cooperativa de trabajo asociado. Dada la especial confusión que parece haberse generado a través de la aplicación de algunas legislaciones autonómicas en materia de **cooperativas de trabajo asociado**, parece conveniente recordar aquí que cuando estas entidades son titulares de una autorización de transporte de ámbito nacional les resulta de aplicación lo dispuesto en los artículos 60 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y 52 de su Reglamento. A tal efecto, se ha de tener en cuenta lo siguiente:
- La cooperativa de trabajo asociado es una **empresa de transporte por sí misma y, por tanto, titular de la correspondiente autorización de transporte de mercancías**, para obtener la cuál deberá haber cumplido idénticos trámites y requisitos que cualquier otra empresa.
 - Los socios cooperativistas **no podrán ser titulares de autorizaciones de transporte en nombre propio** mientras continúen siendo socios de la cooperativa.
 - Dado que, en la actualidad, la cooperativa de trabajo asociado, como cualquier otro transportista, sólo tiene una autorización de transporte, la **incorporación de nuevos socios cuando aquélla ya se encuentra constituida implica la transmisión de sus vehículos a favor de la cooperativa y la renuncia a las autorizaciones que poseían**, puesto que no cabe transmitir a la cooperativa algo que ésta ya posee (la autorización para hacer transporte en ámbito nacional).
 - Puesto que en la actualidad la cooperativa de trabajo asociado tiene una única autorización en la que se amparan todos sus vehículos, la **transmisión de aquélla supone, de hecho, el cese de la cooperativa en su actividad**. Como consecuencia, aquel socio que renunció a su autorización de transporte para integrarse en la cooperativa no podrá recuperarla cuando abandone ésta, debiendo ser resarcido, en su caso, por la cooperativa en la forma en que estatutariamente se encuentre previsto.
 - Como cualquier otra empresa transportista, la **cooperativa de trabajo asociado contrata y factura los servicios a sus clientes en nombre propio y los ejecuta a través de sus propios medios personales y materiales**.
 - **Los socios de la cooperativa de trabajo asociado no pueden contratar transporte en nombre propio en tanto formen parte de la cooperativa**. No será posible, en consecuencia, en ningún caso que el cooperativista facture en nombre propio a los clientes por los servicios realizados al amparo de la autorización de que es titular la cooperativa.
 - **La cooperativa podrá decidir si el conjunto de socios cooperativistas que trabajan en la cooperativa se inscribirán en el Régimen General o en el Especial de Trabajadores Autónomos de la Seguridad Social**, pero no cabe que unos se encuentren inscritos en uno de tales regímenes y otros en el otro.
 - La cooperativa **tributará por razón del Impuesto sobre Sociedades** por los ingresos que obtenga como consecuencia de su actividad como transportista.
 - Los **socios cooperativistas tributarán en régimen de estimación directa por razón del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas** por los ingresos que perciban de su participación en la cooperativa. No pueden beneficiarse del régimen de estimación objetiva («módulos»), dado que éste se encuentra reservado a aquellas personas que obtienen «rendimientos de una actividad empresarial o profesional», circunstancia que no se da en el socio de una cooperativa de trabajo asociado, toda vez que, como se ha indicado, no pueden facturar al

cliente en nombre propio y que el retorno cooperativo que, en su caso, perciban al final del ejercicio se encuentra fiscalmente asimilado a los «rendimientos del capital mobiliario», mientras que los anticipos de aquél que hayan ido percibiendo en forma de retribuciones periódicas se encuentran asimilados a los «rendimientos del trabajo personal».

□ Procesos de arriba hacia abajo:

- El objetivo de este proceso está en la necesidad de **diversificación de un grupo empresarial grande en su oferta de servicios y actividades que desarrolla**. Para su consecución, los grandes grupos empresariales llevan a cabo procesos de integración vertical con empresas de menor tamaño que les proporcionan esa flexibilidad. El comienzo del proceso de concentración puede iniciarse en distintas estructuras empresariales:
 - Un gran grupo empresarial bien perteneciente al sector o de fuera de él que adquiere varias grandes o medianas empresas que desarrollan su actividad en el mismo. El proceso conlleva la reorganización de las estructuras ya existentes de forma que se maximice la eficiencia evitando duplicidades de redes y estructuras.
 - Empresas grandes o medianas adquieren otras empresas del sector bien de su misma dimensión o menores para ampliar su oferta de servicios o red de transporte. En estos casos, no suele haber duplicidad de redes de transporte.
 - Empresas pequeñas adquieren otras empresas de su mismo tamaño para conservar su posición en el mercado y afianzar su red de transporte.
- Adicionalmente a los procesos de abajo-arriba y arriba-abajo se pueden establecer redes de colaboración entre diferentes empresas, de forma que se establece un vínculo de colaboración con un alto grado de independencia entre sus componentes, aunque sin relación accionarial. Los grandes grupos empresariales surgen en ocasiones como la culminación de este proceso de creación de redes de colaboración de transportistas, al afianzarse la relación entre sus integrantes y obtener resultados de interés, produciéndose la convergencia mercantil entre los integrantes de esta red.

Responsable: Empresas transportistas.

FORMAS JURÍDICAS DE EMPRESAS DE TRANSPORTE

	NORMATIVA NUCLEAR	DENOMINACIÓN	Nº SOCIOS	CAPITAL MÍNIMO	RESPONSABILIDAD	ÓRGANOS SOCIALES	FORMALIDADES CONSTITUCIÓN	RÉGIMEN FISCAL	RÉGIMEN LABORAL
EMPRESARIO INDIVIDUAL	- Artículo 41 ROTT.	Libre	1	- 9.000 € si sólo tiene 1 vehículo (+ 5.000 € por vehículo adicional).	Ilimitada.	El titular.	-	- IRPF (Rendimiento de Actividades Económicas). - Otros: IVA (posibilidad de opción por el régimen simplificado).	Régimen Especial de Trabajadores Autónomos.
SOLEDAD ANÓNIMA	- Real Decreto legislativo 1564/1989 Ley de Sociedades Anónimas. - Artículo 41 ROTT.	Nombre + «S.A.»	Mínimo 1	- Acciones. - 9.000 € si sólo tiene un vehículo + 5.000 € por cada vehículo adicional (con un mínimo de 60.101,21 €). - Totalmente desembolsado, suscrito mínimo una 4ª parte.	Limitada al capital aportado.	- Junta general. - Administrador/es o Consejo de Administración.	- Estatutos. - Escritura pública. - Inscripción Registro Mercantil.	Impuesto de sociedades. (*)	Régimen General de la Seguridad Social.
SOLEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	- Ley 2/1995 Sociedades de Responsabilidad Limitada. - Artículo 41 ROTT.	Nombre + «S.L.»	Mínimo 1	- Participaciones. - 9.000 € si sólo tiene 1 vehículo (+ 5.000 € por cada vehículo adicional). - Totalmente suscrito.	Limitada al capital aportado.	- Junta general - Administrador/es o Consejo de Administración.	- Estatutos. - Escritura Pública. - Inscripción Registro Mercantil.	Impuesto de Sociedades. (*)	Régimen General de la Seguridad Social.
SOLEDAD LABORAL	- Ley 4/1997 Sociedades Laborales. - Artículo 41 ROTT.	Nombre + «S.A.L.»	Mínimo 3	Régimen de la S.A.	Limitada al capital aportado.	Régimen de la S.A.	Régimen S.A. + Inscripción Registro de Sociedades Laborales.	- Impuesto de Sociedades. (*) - Beneficios fiscales contemplados en la Ley 4/1997 de S.L.	Régimen General de la Seguridad Social.
		Nombre + «S.L.»		Régimen de la S.L.		Régimen S.L. + Inscripción Registro de Sociedades Laborales.			
SOLEDAD COOPERATIVA DE TRABAJO ASOCIADO	- Ley 27/1999 de cooperativas. - Artículo 41 ROTT. - Orden de 23 de julio de 1997 en materia de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización.	Nombre + «S.COOP»	Mínimo 3 (Coop. 1º grado)	- 9.000 € si sólo tiene 1 vehículo (+ 5.000 € por cada vehículo adicional).	Limitada al capital aportado.	- Asamblea general. - Consejo Rector. - Intervención. - Otros posibles (Comité de Recursos).	- Estatutos. - Escritura Pública. - Inscripción Registro de Sociedades Cooperativas.	- Impuesto de Sociedades. (*) - Beneficios Fiscales contemplados en la Ley 20/1990 de Régimen Fiscal de Cooperativas. - Los socios tributan en IRPF (rendimientos del capital + rendimientos del trabajo personal).	Opción de la cooperativa de dar de alta a los socios trabajadores como asimilados a trabajadores por cuenta ajena incluidos en el Régimen General o bien como trabajadores autónomos en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos.

(*) Existen en la Ley del Impuesto de Sociedades incentivos fiscales para empresas de reducida dimensión.

PETRA II

Eje de actuación E.1.5.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores

NUEVAS FORMAS SOCIETARIAS

	NORMATIVA NUCLEAR	DENOMINACIÓN	Nº SOCIOS	CAPITAL MÍNIMO	RESPONSABILIDAD	ÓRGANOS SOCIALES	FORMALIDADES CONSTITUCIÓN	RÉGIMEN FISCAL	RÉGIMEN LABORAL
SOCIEDAD LIMITADA NUEVA EMPRESA	<ul style="list-style-type: none"> - Ley 7/2003 de la Sociedad Limitada nueva empresa por la que se modifica la Ley 2/1995, de 23-3, Sociedades de Responsabilidad Limitada. - Ley 24/2005 de reformas para el impulso de la productividad. - Artículo 41 ROTT. 	<p>2 apellidos y nombre de uno de los socios + Código alfanumérico + «SLNE»</p>	<p>Máximo 5 (Sólo personas físicas)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Participaciones. - 9.000 € si sólo tiene 1 vehículo + 5.000 € por cada vehículo adicional (con un máximo de 120.202 €). 	<p>Limitada al capital aportado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Junta General - Órgano de Administración (Unipersonal o pluripersonal) 	<ul style="list-style-type: none"> - Estatutos. - Escritura Pública. - Inscripción Registro Mercantil. - Agilización de trámites y acortamiento de plazos de constitución de constitución - Documento Único Electrónico (DUE). 	<ul style="list-style-type: none"> - Impuesto de sociedades. (*) - Beneficios fiscales contemplados en la Ley 7/2003 (Aplazamientos de deudas tributarias de determinados impuestos: ITP y AJD, I.S, entre otras). 	<p>Régimen General de la Seguridad Social.</p>
SOCIEDAD ANÓNIMA EUROPEA	<ul style="list-style-type: none"> - Reglamento comunitario 2157/2001. - Directiva 2001/86/CE. - Legislación nacional del Estado miembro donde se domicilie la empresa. (En España RDLEG 1564/1989 - Capítulo XII- + Ley que regule la implicación de los trabajadores en las Sociedades Anónimas Europeas + Artículo 41 ROTT.) 	<p>Nombre + «SE» (Delante o detrás del nombre.)</p>	<p>La legislación comunitaria no fija nada al respecto. En todo caso, deberá cumplirse el mínimo aplicable por la legislación nacional del Estado donde se domicilie la empresa. (En España 1 socio.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Acciones. - 9.000 € si sólo tiene un vehículo + 5.000 € por cada vehículo adicional (con un mínimo de 120.000 €). 	<p>Limitada al capital aportado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Junta General. - Opción de Sistema de Administración: Monista (Administrador o Consejo de Administración) o Dual (Dirección, Consejo de Control). 	<p>Legislación nacional aplicable a las Sociedades Anónimas del Estado en que se fije su domicilio social + Publicación de la inscripción en el DUE.</p>	<p>Legislación nacional donde radiquen sus establecimientos.</p>	<p>Legislación nacional donde radiquen sus establecimientos.</p>

(*) Existen en la Ley del Impuesto de Sociedades incentivos fiscales para empresas de reducida dimensión.

5. ÁMBITO DE LAS EMPRESAS

5.1. Mejora de la eficiencia empresarial

Línea E.1.: Incremento de la eficacia empresarial

Eje de actuación E.1.5.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores

PETRA II

TRÁMITES ADMINISTRATIVOS SUCESIVOS PARA LA CONSTITUCIÓN DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE⁽¹⁾

TRÁMITES GENERALES

1. OBTENCIÓN DE CERTIFICACIÓN NEGATIVA DEL NOMBRE

LUGAR: Registro Mercantil Central (C/ Príncipe de Vergara 94, 28006 Madrid. Telf.: 902 884 442. Web: <http://www.rmc.es>).

DOCUMENTACIÓN: Solicitud (por correo, mensajería o Internet).

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: 1 semana.

OTRA INFORMACIÓN: La certificación tiene validez de dos meses a efectos de otorgar la escritura de constitución.

2. DESEMBOLSO DE CAPITAL SOCIAL Y OBTENCIÓN DE LA CERTIFICACIÓN ACREDITATIVA DEL IMPORTE DESEMBOLSADO

LUGAR: Banco o Caja de Ahorros.

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: 1 día.

3. OTORGAMIENTO DE LA ESCRITURA DE CONSTITUCIÓN Y FIRMA

LUGAR: Notaría.

DOCUMENTACIÓN: Proyecto de escritura + Estatutos + Certificaciones anteriores + Datos personales (DNI de los socios).

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: 1 semana.

4. INSCRIPCIÓN DE LA ESCRITURA

LUGAR: Registro Mercantil Provincial.

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: 3 semanas.

5. SOLICITUD DE CIF PROVISIONAL/DEFINITIVO

LUGAR: Administración o Delegación de la AEAT correspondiente al domicilio fiscal de la empresa.

DOCUMENTACIÓN: Modelo 036 + Copia simple de la escritura + Fotocopia del DNI del socio/s o del poder notarial si es un apoderado.

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: 1 día.

OTRA INFORMACIÓN: Este trámite se debe realizar en el plazo de 30 días a contar desde el otorgamiento de la escritura. Hay 6 meses para retirar el CIF definitivo. Se puede solicitar el CIF provisional incluso cuando la sociedad está en constitución.

6. TRIBUTOS: PAGO DEL IMPUESTO DE TRANSMISIONES PATRIMONIALES Y ACTOS JURÍDICOS DOCUMENTADOS -OPERACIONES SOCIETARIAS-

LUGAR: Delegación correspondiente al domicilio fiscal de la empresa de la Consejería de Hacienda de la Comunidad Autónoma.

DOCUMENTACIÓN: Modelo 600 + Escritura de constitución + Copia simple + Fotocopia de la tarjeta del CIF.

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: 1 día.

OTRA INFORMACIÓN: Este trámite se debe realizar en el plazo de 30 días hábiles a contar desde el otorgamiento de la escritura.

7. TRIBUTOS: ALTA EN EL IAE

LUGAR: Administración o Delegación de la AEAT correspondiente al lugar en el que se ejerce la actividad.

DOCUMENTACIÓN: Modelo 840 + DNI para el empresario individual o CIF para empresas.

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: 1 día.

OTRA INFORMACIÓN: Este trámite se debe realizar en el plazo de 10 días hábiles antes del inicio de la actividad. Están exentos del pago, las personas físicas, las sociedades civiles y mercantiles que tengan un importe neto de cifra de negocios inferior a 1.000.000 € (no obstante, sigue siendo obligatoria el alta en el Impuesto).

8. DECLARACIÓN CENSAL DE COMIENZO DE ACTIVIDAD (A EFECTOS FISCALES -POR EJEMPLO IVA-)

LUGAR: Administración o Delegación correspondiente de la AEAT correspondiente al domicilio fiscal de la empresa.

DOCUMENTACIÓN: Modelo oficial 036 (o modelo 037 simplificado) + DNI (empresario individual) o CIF (empresa) + Alta en el IAE.

OTRA INFORMACIÓN: Este trámite se debe realizar antes del inicio de la actividad.

9. TRÁMITES EN LA SEGURIDAD SOCIAL

9.1. INSCRIPCIÓN DE LA EMPRESA EN LA SEGURIDAD SOCIAL/SOLICITUD DEL NÚMERO DE PATRONAL

LUGAR: Tesorería General de la Seguridad Social correspondiente al domicilio de la empresa (<http://www.seg-social.es>).

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: En el acto.

OTRA INFORMACIÓN: Es obligatorio para todo empresario que vaya a contratar a trabajadores. Permite obtener un código de cuenta de cotización. Se debe realizar este trámite antes del inicio de la actividad.

9.2. AFILIACIÓN Y ALTA EN EL RÉGIMEN DE AUTÓNOMOS (PARA EMPRESARIO INDIVIDUAL, SOCIOS TRABAJADORES Y CONSEJEROS O ADMINISTRADORES EN LOS CASOS EN QUE SEA EXIGIBLE SEGÚN LA LEGISLACIÓN VIGENTE)

LUGAR: Tesorería General de la Seguridad Social correspondiente.

DOCUMENTACIÓN: Documento de afiliación + Parte de alta de cotización por cuadruplicado + Parte de alta de asistencia sanitaria + Fotocopia del alta en el IAE + Fotocopia del DNI para el empresario individual o CIF si se trata de una empresa.

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: En el acto.

OTRA INFORMACIÓN: Este trámite se debe realizar en el plazo de los 30 días siguientes al inicio de la actividad.

9.3. EN CASO DE CONTRATACIÓN DE TRABAJADORES, ALTA Y AFILIACIÓN DE LOS TRABAJADORES

LUGAR: Tesorería General de la Seguridad Social.

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: En el acto.

OTRA INFORMACIÓN: Este trámite se debe realizar antes de la incorporación de los trabajadores al trabajo.

10. INSCRIPCIÓN DE LOS CONTRATOS DE LOS TRABAJADORES

LUGAR: Oficina de Empleo el Servicio Público de la Comunidad Autónoma correspondiente al centro de trabajo de la empresa.

DOCUMENTACIÓN: Copia por cuádruplicado de cada contrato. (Si se presentan más de 10 contratos, habrán de estar relacionados).

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: En el acto.

OTRA INFORMACIÓN: Este trámite se debe realizar en el plazo de los 10 días hábiles siguientes a la formalización del contrato.

11. TRÁMITES EN LA INSPECCIÓN PROVINCIAL DE TRABAJO**11.1. COMUNICACIÓN DE APERTURA DE CENTRO DE TRABAJO**

LUGAR: Inspección Provincial de Trabajo.

DOCUMENTACIÓN: Modelo oficial por cuádruplicado.

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: En el acto.

OTRA INFORMACIÓN: Este trámite se debe realizar en el plazo de los 30 días siguientes al inicio de la actividad.

11.2. LEGALIZAR EL LIBRO DE VISITAS

LUGAR: Inspección Provincial de Trabajo.

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: En el acto.

OTRA INFORMACIÓN: Este trámite se debe realizar antes de empezar la actividad y contratar a trabajadores.

12. TRÁMITES EN AYUNTAMIENTO**12.1. SOLICITUD DE LA LICENCIA DE APERTURA DE LOCAL**

LUGAR: Junta Municipal de Distrito o Gerencia Municipal de Urbanismo. Ayuntamiento.

DOCUMENTACIÓN: Es variable, dependiendo de que la actividad se califique como inocua o calificada, pero, en todo caso, habrá de presentarse: Impreso normalizado + DNI o NIF del solicitante + Fotocopia del alta en el IAE + Planos del local + Licencia de obras (sólo si se van a llevar a cabo) + Recibo del pago de la tasa.

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: Variable.

OTRA INFORMACIÓN: Este trámite se debe realizar antes de abrir el local. Una vez concedida la licencia la actividad debe comenzar en el plazo de los 6 meses siguientes.

12.2. LICENCIA DE OBRAS

LUGAR: Junta Municipal de Distrito o Gerencia Municipal de Urbanismo. Ayuntamiento.

DOCUMENTACIÓN: Impreso normalizado + Fotocopia del DNI o NIF + Presupuesto de las obras + Planos de las obras + Proyecto firmado por técnico competente (si las obras afectan a la estructura del local) + Recibo del pago de la tasa.

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: Variable.

OTRA INFORMACIÓN: La licencia sólo debe ser solicitada si se van a llevar a cabo obras en el local. Se debe realizar este trámite antes del inicio de las obras. Una vez concedida la licencia, las obras se deben realizar en el plazo de 6 meses.

13. OTORGAMIENTO DE LA CORRESPONDIENTE AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA PARA EJERCER LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE

LUGAR: Órgano competente de la Comunidad Autónoma en que la empresa tenga su domicilio social (habitualmente aquél en que tiene su domicilio fiscal).

DOCUMENTACIÓN: DNI o documento de constitución + NIF o CIF + Acreditación de la inscripción en el registro mercantil o en el registro que corresponda (si se trata de una persona jurídica) + Certificado de capacitación profesional + Declaración responsable de honorabilidad + Acreditación de capacidad económica + Acreditación del cumplimiento de obligaciones fiscales (certificación de la situación censal de la empresa expedida por la AEAT u órgano de la Comunidad Autónoma y certificación administrativa de haber presentado las declaraciones de tributos y de no existir deudas con el Estado o Comunidades Autónomas)⁽²⁾ + Acreditación del cumplimiento de obligaciones laborales y sociales (certificación administrativa expedida por el órgano competente en materia de Seguridad Social)⁽²⁾ + Acreditación de la disposición de vehículos que correspondan (permisos de circulación y fichas de inspección técnica)⁽²⁾ + Acreditación de la disposición del nº de conductores que resulte exigible (permisos de conducción y en su caso de los certificados acreditativos de la cualificación profesional de los conductores que resulten pertinentes) y de su alta en la Seguridad Social ⁽²⁾.

DURACIÓN APROXIMADA DEL TRÁMITE: Variable.

TRÁMITES ESPECÍFICOS PARA DETERMINADAS EMPRESAS

SOCIEDADES COOPERATIVAS: Inscripción en el registro de cooperativas (una vez otorgada la escritura de constitución).

SOCIEDADES LABORALES: Calificación de la sociedad como laboral por el órgano competente de la comunidad autónoma (antes de la inscripción de la escritura de constitución en el registro mercantil) + Inscripción en el Registro de Sociedades Laborales.

⁽¹⁾ La documentación necesaria para realizar los diferentes trámites está sujeta a cambios por lo que sugerimos que consulten a los diferentes órganos de tramitación para una gestión más eficaz.

⁽²⁾ Esta documentación sólo habrá de ser presentada cuando así lo solicite de forma expresa el órgano competente.

E.1.5.2. Constitución de sociedades de comercialización o cooperativas de transportistas (ver medida E.1.4.2.)

- ❑ Como ya se ha comentado, estas sociedades consisten en la cooperación entre empresas de transporte cuyo objetivo es la realización de funciones de **captación de cargas, contratación de servicios y comercialización para sus socios, por lo que favorece al redimensionamiento empresarial y comercial de las empresas**. En la medida E.1.4.2 se detalla esta medida.

Responsable: Empresas transportistas.

E.1.5.3. Creación de centrales de compra (ver medida E.1.3.2.)

- ❑ En la medida E.1.3.2 se citaba ya como las centrales de compra pueden ayudar a conseguir condiciones más beneficiosas en adquisiciones de bienes y servicios, de las que las empresas obtendrían por sí mismas, por lo tanto, este tipo de centrales ayudan a adquirir una mayor capacidad financiera y comercial a las empresas.

Responsable: Empresas transportistas.

E.1.5.4. Implicarse en las sociedades de garantía recíproca para apoyar los procesos de concentración (ver medida E.1.3.5.)

- ❑ Como se ha comentado en la medida E.1.3.5 las sociedades de garantía recíproca tienen como actividad fundamental la prestación de avales a sus socios, pequeñas y medianas empresas, para permitirles acceder a la financiación bancaria, así como la prestación de servicios complementarios. En esta medida se pretende que las empresas se impliquen en estas sociedades, es decir se integren como socios en ellas, con el fin de que estas puedan ayudarla en la obtención de avales y financiación bancaria para realizar procesos de concentración o expansión empresarial.

Responsable: Empresas transportistas.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.1.5.:

Medida E.1.4.10.: Difusión de las ventajas de los distintos sistemas de comercialización.

Responsable: Asociaciones profesionales de transportistas.

Medida A.4.3.1.: Mantenimiento de la línea de ayudas a las sociedades de garantía recíproca.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Línea E.2.: Incremento de la calidad del servicio ofertado

- ❑ Uno de los factores críticos en el mantenimiento y el incremento de la eficiencia empresarial **es el nivel de calidad en la prestación del servicio.**
- ❑ En una época donde las exigencias de los cargadores se centran en aspectos tales como la rapidez de las entregas, la minimización de stocks, la fiabilidad en los servicios o la prestación de servicios complementarios, por citar algunos ejemplos del nuevo modelo logístico y de transporte, respecto al cual la carretera ha avanzado progresivamente en su capacidad de adaptación, con entregas puerta a puerta, sometimiento a plazos fijos y ventanas horarias, servicios “justo a tiempo” en medias y largas distancias, adaptabilidad a las variaciones de la demanda, etc., es imprescindible que el servicio de transporte pueda incrementar su respuesta con un nivel de calidad adecuado que satisfaga las citadas exigencias de los clientes.

Línea estratégica E.2.: Incremento de la calidad del servicio ofertado

Eje de actuación E.2.1.: Profesionalización a través de la formación de quienes trabajan en la empresa (empresarios, directivos y trabajadores)

Eje de actuación E.2.2.: Mejora de la respuesta tecnológica de la empresa

Eje de actuación E.2.3.: Transparencia en la relación entre empresas transportistas y cargadores

Eje de actuación E.2.4.: Capacidad para mantener una política de precios competitivos

Eje de actuación E.2.5.: Capacidad para dar respuesta a la demanda intermodal

Eje de actuación E.2.6.: Desarrollo e implantación de procesos de gestión y formación en materia de seguridad

Eje de actuación E.2.7.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores

Eje de actuación E.2.1.: Profesionalización a través de la formación de quienes trabajan en la empresa (empresarios, directivos y trabajadores)

INTRODUCCIÓN:

- ❑ **El incremento de los niveles de formación** de los empresarios y trabajadores del transporte por carretera es un **requisito indispensable para la modernización del sector en su conjunto**.
- ❑ El sector en España se caracteriza por una insuficiente apuesta por la profesionalización de sus empleados a través de la formación: la mayoría de profesionales del sector (63,9%) tienen tan sólo estudios primarios y, a pesar de que existan necesidades formativas, prácticamente el 50% de las empresas no realizan formación de ningún tipo lo que indica que un grupo muy importante de estos agentes económicos **no perciben claramente las necesidades de sus trabajadores, ni la importancia que tiene la formación continua para la mejora de la competitividad y la calidad de los servicios**.
- ❑ Por otro lado, la progresiva entrada en vigor de las exigencias contenidas en la Directiva 2003/59/CE sobre formación obligatoria de los conductores profesionales va a multiplicar las necesidades formativas de dicho colectivo. La formación en el sector del transporte de mercancías por carretera debe plantarse desde una doble perspectiva:
 - La **formación empresarial de los titulares y directivos** de las empresas de transporte y otros operadores (tanto para nuevos empresarios como para los que ya trabajan en la actualidad), especialmente en las empresas medianas y pequeñas.
 - La **formación del personal de las empresas de transporte** (tanto para nuevos asalariados como para los activos), uno de cuyos principales exponentes es la figura del conductor, aunque deben considerarse otras funciones de gestión especializada (tráfico, mantenimiento, comercial...).
- ❑ La formación se refiere a la enseñanza para adquirir conocimientos que se aplican a corto plazo en la resolución de problemas concretos, dando respuesta a las necesidades del entorno laboral. En los tiempos actuales, el ejercicio eficiente de la profesión del transportista de mercancías por carretera **requiere del conocimiento en materia tales como la calidad, las nuevas tecnologías, y evidentemente la adecuada gestión específica de la propia empresa y de sus diversas áreas funcionales (tráfico, comercial, financiera...)**, generándose unas necesidades formativas que van más allá de la mera conducción.
- ❑ Se plantea la potenciación de la **figura del profesional suficientemente formado, que conoce el manejo de las diferentes funciones incluidas en la prestación del servicio**. El nivel, estrictamente básico, de formación que hoy presenta el colectivo transportista contrasta con el requerido por las condiciones actuales de globalización e innovación tecnológica, acrecentándose esta distancia en las actividades internacionales, al enfrentarse a la diversidad del hecho cultural en todas sus dimensiones: idiomas, geografía, historia, costumbres...
- ❑ Los esfuerzos de formación en el sector del transporte se deben realizar en dos grandes frentes:
 - **Capacitación para acceder al mercado**, que enmarca los cursos de formación básica para la obtención del título de transportista, y los conocimientos adecuados para los trabajadores de nuevo ingreso en el sector.
 - **Formación continua para los empresarios (PYMES) y trabajadores en activo**, con objeto de integrarlos adecuadamente en la empresa, actualizar sus conocimientos y acomodarlos a nuevos avances tecnológicos u oficios, e incluso facilitar su promoción como especialistas y su progreso dentro de la estructura empresarial.

PETRA II

- ❑ Por tanto, se considera que la formación de los profesionales del transporte de mercancías por carretera resulta imprescindible para la obtención de un sector más competitivo y moderno, y para el adecuado desarrollo y modernización de las empresas. La puesta al día del personal de la empresa se plantea como crucial, además de para su adaptación al desarrollo tecnológico y a las exigencias del mercado, para estimular la motivación personal de los trabajadores dentro de la propia empresa, aumentando su nivel de confianza y fidelidad hacia ella; por esta razón es fundamental que la empresa se involucre en la formación de sus trabajadores con el fin de que éstos consigan aunar la experiencia adquirida en la propia empresa con la formación que ésta les ofrece. Es un proceso interactivo entre empresa y trabajadores, del cual ambas partes se benefician.

OBJETIVOS:

- ❑ Puesta en marcha y continuación de los programas de formación tanto para los actuales empresarios y asalariados como para los futuros entrantes, para la modernización del sector.

Responsable del eje de actuación: Empresas de transporte.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas y Organizaciones Sindicales.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación, Política Social y Deporte, Ministerio de Trabajo e Inmigración, Administraciones Autonómicas.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:**E.2.1.1. Elaboración de programas de formación específicos para los empresarios y profesionales del sector de transporte de mercancías por carretera**

- ❑ Una de las principales áreas que debe contemplarse al planificar la formación relacionada con el sector del transporte es la dirigida a la mejora de gestión empresarial en sus diversos aspectos, ya que es aquí donde el sector presenta una de sus mayores carencias. La mejor manera de gestionar la organización de una empresa es lograr la competencia efectiva de sus recursos humanos para contribuir a los objetivos empresariales.
- ❑ Una formación eficiente **se traduce en valor para la empresa**. Para lograr dicha eficiencia se tiene que detectar el problema organizativo, el vacío entre un estado deseable y el estado actual, definiendo perfectamente las necesidades reales de formación. Las empresas han de desarrollar una estrategia formativa que ponga las miras en las necesidades de negocio de la propia empresa. La formación tiene que responder a la demanda de las necesidades empresariales.
- ❑ Para que se complete el proceso de formación y se pueda hablar de eficiencia, hay que facilitar la transferencia del aprendizaje al puesto de trabajo:
- ❑ Para que la capacidad personal pueda transformarse en competencia efectiva es imprescindible un contexto adecuado. Para que la competencia se materialice en el desempeño profesional, la organización debe identificar **los componentes clave para el éxito y adecuar los perfiles de cada empleado a la competencia requerida en su puesto de trabajo**. En definitiva, **la formación es un medio, no un fin**, cuyo objetivo es facilitar el aprendizaje.

- ❑ En línea de lo expuesto, y ante las necesidades del sector de transporte de mercancías por carretera, hay que dotar al trabajador de nuevos conocimientos y habilidades. La mejor forma de llevar a cabo este fin es mediante **la realización de acciones formativas** (cursos, seminarios, etc.).
- ❑ Para la realización de dichas acciones las empresas deberán **analizar los aspectos concretos** que deben incluirse en esos programas de formación. Para detectar el grado de necesidad formativa, es fundamental la existencia de un departamento o persona encargada de gestionar la formación aunque en las pequeñas empresas, tan numerosas en el sector, las asociaciones profesionales de transportistas, organizaciones sindicales y demás entidades que vertebran el sector, deben asumir normalmente esta tarea. Para realizar la identificación de necesidades formativas, sus responsables **cuentan con mecanismos, tanto internos como externos**, que les ayudan a elaborar estrategias formativas adecuadas a los perfiles de los trabajadores destinatarios de la formación.

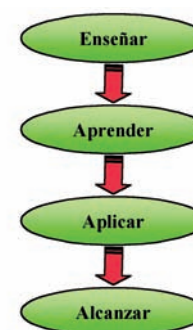
- Mecanismos internos:

- Observación directa.
- Análisis de detección de necesidades formativas.
- Decisión de gerencia.
- Encuestas y cuestionarios.

- Mecanismos externos:

- Entidades externas (academias, universidades u otros centros o entidades de formación especializados).
- Organizaciones sindicales.
- Fundación Tripartita para la Formación de Empleo.
- Asociaciones empresariales.
- Seguridad laboral (información).

PROCESO DE FORMACIÓN



- ❑ Como norma general, deben establecerse una **serie de criterios de selección de las acciones formativas y de las personas que van a participar en ellas**. Una vez identificadas, deberán desarrollarse, con la colaboración de instituciones formativas especializadas, en módulos formativos concretos, que contemplen adecuadamente los contenidos en cada una de las materias, de forma que resulten de utilidad a la empresa en el desarrollo posterior de dichos aspectos. Dicho módulos formativos podrán referirse a alguna de las siguientes materias: implantación de servicios complementarios (logísticos), nuevas tecnologías, seguridad, medio ambiente, conducción eficiente, gestión interna de la empresa, optimización de costes, gestión de áreas funcionales (tráficos, mantenimiento, comercial, administración...), etc.
- ❑ Con el fin de que el contenido y desarrollo de la actividad formativa alcance niveles óptimos de calidad y acierto y resulte eficaz frente a la dispersión y atomización características del tejido empresarial en el sector del transporte, se considera conveniente que **las acciones formativas sean organizadas por las empresas con colaboración de las entidades de carácter asociativo y representativo de los empresarios (sus asociaciones representativas) y trabajadores (sindicatos representativos)**, en razón del mayor grado de conocimiento general que aquéllas poseen acerca de la necesidades y problemática de este sector, y de la influencia e implantación que ejercen entre los prestadores de servicios de transporte.
- ❑ Las asociaciones y organizaciones sindicales deberán colaborar con instituciones formativas especializadas que permitan el desarrollo e impartición de dicha formación.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas y organizaciones sindicales.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.2.1.:

Medida E.1.1.1.: Profesionalización del sector para realizar servicios integrales (empresarios y personal dedicado a realizarlos).

Responsable: Empresas transportistas y operadores de transporte.

Medida E.1.3.3.: Profesionalización en conducción eficiente para conductores, en el marco del eje de actuación E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Medida E.1.3.4.: Profesionalización específica en inversiones, compras y contratación de servicios, en el marco del eje de actuación E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Medida E.1.4.4.: Profesionalización del sector en materia contractual.

Responsable: Empresas transportistas.

Medida E.2.2.3.: Formación asociada al uso de nuevas tecnologías, en el marco del eje de actuación E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Medida E.2.4.1.: Profesionalización mediante formación en materia de costes y criterios de rentabilidad.

Responsable: Empresas transportistas.

Medida E.2.5.2.: Profesionalización mediante formación de operadores con vocación para realizar transporte intermodal, así como del personal dedicado a realizar el mismo.

Responsable: Empresas transportistas.

Medida E.2.6.: Desarrollo e implantación de procesos de gestión y formación en materia de seguridad.

Responsable: Empresas transportistas.

Medida E.3.3.1.: Profesionalización de las empresas para una adecuada gestión de la flota, en el marco del eje de actuación E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Medida E.3.5.2.: Fomento del respeto y la sensibilización hacia el medio ambiente y el compromiso de participación en las actuaciones medioambientales, mediante labores formativas sobre el personal, en el marco del eje de actuación E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Medida E.3.6.3.: Elaboración de programas de formación específicos en esta materia para los empresarios y profesionales del sector de transporte de mercancías por carretera.

Responsable: Empresas transportistas.

Medida E.3.7.3.: Elaboración de programas de formación específicos para empresarios y profesionales del sector de transporte por carretera, en el marco del eje E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Medida E.4.3.2.: Formación específica para empresas de transporte en materia de seguridad, en el marco del eje E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Eje A.5.1.: Apoyo a la formación.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación, Política Social y Deporte y Comunidades Autónomas.

Eje de actuación E.2.2.: Mejora de la respuesta tecnológica de la empresa

INTRODUCCIÓN:

- ❑ **El incremento del uso de las denominadas nuevas tecnologías de información y otras complementarias de explotación al transporte**, implica un aumento en la capacidad y una mejora en la calidad del servicio prestado a los clientes, al mismo tiempo que permite a las empresas a obtener efectos beneficios sobre su explotación y rentabilidad.
- ❑ Actualmente, la tecnología está aportando interesantes instrumentos para la mejora de los procesos de gestión empresarial que deben ser aprovechados. Con un simple ordenador ya se puede instalar una pequeña aplicación informática que ayude a gestionar la actividad económica del negocio. Si además se cuenta con una conexión a Internet, las posibilidades aumentan y si se cuenta con conexión telemática con clientes (comercialización) y con la flota (GPS), el avance en la gestión es mucho más significativo. El desarrollo de nuevos y más amplios mercados como el europeo, consecuencia, entre otros, **del proceso de liberación y de la apertura de fronteras**, trae implicaciones nuevas que las organizaciones deben afrontar, y es por esta razón que a ciertas escalas de clientes la innovación tecnológica **pasa de ser una mera herramienta de gestión de procesos a ser una herramienta imprescindible de comunicación con el cliente**.
- ❑ En cuanto al transporte de mercancías, existen herramientas informáticas y de comunicaciones adicionales a las apuntadas, que es necesario conocer para mejorar la gestión empresarial.

APLICACIONES DE GESTIÓN:

- ❑ Actualmente existen sistemas informáticos orientados a la gestión de la empresa que facilitan y mejoran el trabajo y permiten ahorrar tiempo. La elección de un sistema informático supone una decisión importante. Es necesario tener muy claro qué es lo que se quiere conseguir y, en función de ello, elegir el sistema que se necesita.
- ❑ La función principal que debe cumplir un sistema de gestión es la de **ofrecer información en tiempo real del estado de cada parte del negocio**, que permita tomar decisiones rápidamente.
- ❑ Atendiendo al tipo de negocio, existen diversas soluciones informáticas orientadas a cada uno de ellos. Los distintos sistemas constan de programas y disponen de varios módulos, que se pueden ir incorporando según las necesidades, **y que es deseable que operen integradamente**.
 - **Facturación:** Consiste en la gestión de cobros y pagos a clientes y proveedores. Algunos sistemas permiten llevar a cabo transferencias bancarias en fechas previamente especificadas, pagos automatizados de recibos o presentación telemática de impuestos. Los pagos electrónicos permiten el cobro a clientes a través de Internet, mediante el envío de los datos personales del cliente y el importe al banco desde el sistema.
 - **Contabilidad:** aplicación mecanizada del Plan General de Contabilidad.
 - **Control de costes:** Existen programas (contabilidad analítica) que ayudan a calcular los costes del transporte de mercancías por carretera introduciendo diversos datos como tipo de vehículos, cantidad de kilómetros en carga, kilómetros en vacío, etc. De este modo, se puede obtener el coste por kilómetro, lo que permitirá elaborar presupuestos más fácilmente. Algunos de estos programas se

PETRA II

pueden descargar gratuitamente a través de la red y existe una importante variedad de aplicaciones informáticas en el mercado. Son aplicaciones analíticas de gran interés.

- **Gestión de clientes:** Mediante una aplicación informática se pueden recoger datos personales básicos sobre los clientes: quiénes son, con qué frecuencia realizan sus pedidos, qué servicios suelen solicitar y qué tipo reclamaciones o sugerencias han realizado en alguna ocasión, etc.
- **Gestión de la flota:** Esta es quizás la aplicación más interesante para el aspecto operativo en el sector específico del mero transporte. En una actividad en que la competitividad aumenta día a día es necesario crear mecanismos que ayuden a optimizar los recursos, siendo la gestión de flotas uno de los más importantes. El avance de las tecnologías hace posible ejercer un control total sobre la flota. Las tecnologías de localización y las redes de telefonía de última generación han abierto enormes posibilidades en este ámbito, permitiendo, por ejemplo, **conocer exactamente dónde se encuentran los vehículos y los trayectos realizados.** Una solución global para el control de los vehículos y empleados es adquirir uno de los sistemas de flotas existentes en el mercado. Estos sistemas constan de varios módulos intercomunicados.

En primer lugar, debe haber un centro de control que conste de un ordenador que permita la comunicación con sistemas GSM, satélite, telefonías y por radiofrecuencia. En cada vehículo se instalará una terminal de posicionamiento y control que puede ofrecer distintas prestaciones:

- Permitir el envío de su posición al centro de control, bien sea por petición de éste en un momento puntual o periódicamente, para realizar un seguimiento continuado. Esta herramienta permite, seguir en tiempo real la prestación del servicio.
 - Grabar la ruta del vehículo, sus paradas, velocidad, y otros muchos datos de la actividad del vehículo.
 - Obtener, a través de un navegador, indicaciones para realizar un trayecto determinado.
 - Controlar cuándo el motor está encendido, para analizar los excesos de funcionamiento del ralentí y evitar así posibles averías.
 - Saber cuando un vehículo pasa por un punto predeterminado (entrega de una carga, punto de control, etc.).
 - Recibir mensajes de texto del centro de control o enviar mensajes predefinidos de un modo rápido y sencillo.
 - Conocer los tiempos de conducción y descanso realizados en ruta y acumuladamente por conductor.
 - Recibir alarmas en el control, las cuales pueden estar programadas, por ejemplo, para avisar de un exceso de velocidad, de un desvío de la ruta prefijada, de una entrega no efectuada, etc.
- Todas estas prestaciones permiten, ante todo, **conocer y gestionar mejor la actividad de transporte.** Los equipos de gestión de flotas se pueden programar para elaborar informes de forma automática, sin intervención del usuario. Se puede obtener diariamente un informe detallado del trayecto de cada vehículo, lo que facilita los análisis de rentabilidad y permite establecer, por ejemplo, sistemas para la mejora de la productividad y de remuneración en función de objetivos.
- **GPS:** El sistema de posicionamiento global ó GPS (Global Position System) permite, además de la localización de cualquiera de los vehículos, la utilización de sistemas de navegación que facilitarán enormemente el trabajo. Los modernos sistemas de navegación permiten planificar mejor las rutas, y reducen al mínimo la posibilidad de perderse. Esto permite ahorrar tiempo y, por tanto, mejorar el servicio. Simplemente introduciendo un punto de origen y uno de destino en el navegador se obtiene una ruta y las instrucciones a seguir.

Estos programas ofrecen distintas opciones para seleccionar la ruta que más interese, por ejemplo, ruta más rápida o más corta, usando más o menos autopistas, atravesando determinadas ciudades o evitándolas en lo posible. Otra posibilidad que ofrece este tipo de programas es la de informar acerca de puntos de interés como gasolineras, restaurantes, aparcamientos, etc. Este sistema permite, adicionalmente, el envío de información escrita al conductor, lo cual no solo evita errores en las instrucciones (direcciones de carga/descarga y otras), sino que es un elemento de prueba sustancial ante la aparición de conflictos laborales entre empresa y trabajador.

- **Lector electrónico de control de carga:** Otra novedad interesante es el lector electrónico de control de carga, que convierte al vehículo en una “báscula virtual móvil”. Permite conocer exactamente el contenido de la carga, lo que ayuda a aprovechar la carga del vehículo, evitando excesos sobre el peso permitido y sus consiguientes sanciones. Con este dispositivo se puede economizar y ahorrar tiempo.
 - Etc.
- Tanto por motivos de carácter comercial (los contactos con los clientes y proveedores, el desarrollo del comercio electrónico), como operativas y de productividad (la optimización de gestión de flotas, el seguimiento de vehículos...), como por aspectos derivados de las necesidades de la gestión empresarial y comercial, se plantea la **necesidad en las empresas del sector de transporte de mercancías de invertir en nuevas tecnologías de gestión, de planificación operativa** y otras ya expuestas, que les permitan **aumentar su productividad y, como consecuencia, su competitividad, obteniendo efectos benéficos sobre su explotación y rentabilidad**, y colaborando a la utilización óptima de los recursos, minimizando con ello impactos ambientales y de accidentalidad.
 - Por tanto, el objetivo de este eje de actuación es incrementar el uso de las denominadas nuevas tecnologías de gestión empresarial, y el desarrollo de programas de implantación.

OBJETIVOS:

- Incrementar el uso de las denominadas nuevas tecnologías de gestión empresarial con el fin de incrementar la capacidad tecnológica de las empresas y aumentar sus niveles de productividad y rentabilidad, y por tanto, de competitividad.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento y Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.2.2.1. Implantación de las TIC y otras tecnologías en la empresa

- Con el fin de implantar e invertir en aquellas tecnologías más adecuadas para la empresa de transporte según su dimensión, capacidad tecnológica y clases de transporte a que, en su caso, se dedique, se cree conveniente **acudir a consultoras especializadas en nuevas tecnologías que le den soporte a través de demostraciones prácticas, seminarios y asesoramientos de los diferentes servicios en tecnología**. Estas actividades, podrán resolver problemas habituales en el entorno empresarial, bajo criterios de coste asequible y facilidad de implantación.

PETRA II

- ❑ **Las asociaciones profesionales del sector**, en la medida en que estén adecuadamente cualificadas en esta materia, **podrían realizar todo o una parte de las tareas expuestas en esta medida.**
- ❑ Mediante el asesoramiento externo y especializado, las empresas podrán comprobar el funcionamiento de numerosas tecnologías presentes en el mercado, mediante las siguientes tipos de servicios:
 - **Asesoramiento tecnológico en situaciones de incorporación de nuevos procesos.** Tales situaciones suelen estar relacionadas con la adquisición de nuevos equipamientos, optimización de procesos informáticos o la implementación de nuevas formas de negocio en la red.
 - **Asesoramiento a emprendedores**, en temas relativos a planificación de comunicaciones electrónicas, infraestructuras de red y procesos de gestión informática.
 - **Consultoría TIC.** Establecimiento de un diagnóstico de la situación actual de la empresa en el uso e implantación de las tecnologías de la información y la comunicación, proponiendo soluciones para la mejora competitiva, entre otros aspectos en temas relacionados con comercio electrónico, comunicación interna de la empresa, teleformación, producción, aspectos jurídicos, etc. Facilita la implantación de soluciones tecnológicas adecuadas para el éxito de cada negocio.
 - **Demostraciones.** Dan a conocer la forma de obtener el máximo rendimiento a las tecnologías de la información y la comunicación, a través de demostraciones prácticas y reales de diferentes productos y servicios que ofrecen (banca electrónica, extranet, teleformación, videoconferencia, etc.).
 - **Banco de pruebas / escaparate de productos.** Acerca la innovación tecnológica por medio de exposiciones permanentes de productos y/o servicios diseñados por empresas del sector TIC, con el fin de probar y dar a conocer soluciones tecnológicas altamente competitivas.
 - **Seminarios.** Sesiones de corta duración, de carácter práctico, que aportan conocimiento sobre técnicas y soluciones que facilitan el desarrollo de la actividad profesional, acercando las tecnologías al mundo de la empresa.
 - **Jornadas de difusión tecnológica.** Actividades de divulgación tecnológica organizadas habitualmente en colaboración con las empresas del sector TIC.
 - Cursos a través de teleformación sobre usos y aplicaciones de las Tecnologías de la Información y la Comunicación.
 - Etc.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

E.2.2.2. Mecanización de la documentación contractual y de facturación a través de la implantación de nuevas tecnologías

- ❑ Adquisición e implantación de equipos informáticos o programas de gestión que faciliten **el desarrollo de las actividades diarias de la empresa**, como puede ser la mecanización de los contratos y su facturación (ver medidas E.2.2.1. para como seleccionar dichos equipos y E.1.4.5. para el desarrollo de ese eje).

Responsable: Empresas transportistas.

E.2.2.3. Formación asociada al uso de nuevas tecnologías, en el marco del eje de actuación E.2.1.

- ❑ Es necesario que las empresas se formen adecuadamente en el uso de nuevas tecnologías, con el fin de que la inversión en ellas sea recuperado con el uso adecuado de las mismas y el aprovechamiento por parte de los usuarios de todas las ventajas que éstas ofrecen.
- ❑ Los contenidos de los cursos se deberán realizar como se comentan en el eje E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.2.2.:

Eje A.5.4.: Apoyo a la implantación de nuevas tecnologías.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Eje de actuación E.2.3.: Transparencia en la relación entre empresas transportistas y cargadores

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Con objeto de lograr una mayor transparencia en el funcionamiento del mercado de transporte de mercancías por carretera, se cree necesario **el aumento de los niveles de entendimiento y colaboración entre los agentes intervinientes en la contratación y la correcta formalización y documentación de los contratos, para optimizar tanto el funcionamiento de las empresas como del mercado en su conjunto.**
- ❑ Se considera recomendable que las empresas de transporte y cargadores se adhieran y/o cumplan los principios y reglas contenidos en el **Código de Buenas Prácticas sobre contratación mercantil**, acordado entre el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera y las principales asociaciones de empresas cargadoras bajo los auspicios del Ministerio de Fomento, así como en otros acuerdos marco de carácter general similares **y avancen en convertir una relación de mera subcontratación en otra de «partenariado» (colaboración-estrecha).**
- ❑ Los Códigos de Buenas Prácticas Mercantiles pretenden conseguir un **alto nivel de transparencia en las prácticas comerciales en el mercado de transportes.** De conseguirse este objetivo, se habrán alcanzado, al menos, los siguientes fines:
 - «Evolución de las posiciones particulares de las partes intervinientes en la relación contractual hacia otras de mayor colaboración en la optimización de flujos de mercancías, gestión de tráfico de retorno y reducción del impacto medioambiental de las operaciones logísticas, mejora de las condiciones de la seguridad vial, así como de la incorporación del servicio de transportes a la cadena de valor del producto transportado, como un elemento más de su producción y puesta en el mercado.
 - Articulación de cada contrato de transportes en particular y de las prácticas mercantiles en que se sustenta el mercado de transportes en su conjunto alrededor de los principios de transparencia, no discriminación y reciprocidad, desde la convicción de que la transparencia del mercado es la base más firme de la eficiencia y seguridad jurídica de quienes en él intervienen y la manera más efectiva de evitar litigios.
 - Autorregulación de las relaciones entre los agentes intervinientes en el mercado, que habrán conseguido consensuar un marco de relaciones flexible pero firme sobre bases de racionalidad y progreso».

OBJETIVOS:

- ❑ Conseguir un alto nivel de transparencia y colaboración en las relaciones entre transportistas y cargadores.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas, operadores de transporte y empresas cargadoras.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas, de operadores de transporte y empresas cargadoras.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.2.3.1. Correcta formalización y documentación del contrato de transporte

- ❑ En la contratación del transporte de mercancías por carretera no están suficientemente definidas ni aceptadas unas Condiciones Generales de Contratación claras y homogéneas, recurriéndose en demasiadas ocasiones a contratos poco o nada estables e incluso no escritos. Siendo el mayor perjudicado el transportista.
- ❑ **La adecuada preparación del contrato de transporte** permite conocer las condiciones detalladas bajo las cuales se establece la relación entre la empresa transportista y la empresa cargadora. De esta manera, la posibilidad de exigir **el cumplimiento de dichas condiciones es absoluta y demostrable de una manera sencilla**, pues las bases sobre las que se asentó la relación (el contrato), así como el desarrollo de la misma, **disponen de una base documental** que recoge los términos bajo los cuales ambas partes decidieron celebrar el contrato.
- ❑ Identificar, consensuar y definir las principales pautas de la relación contractual entre el ofertante y el receptor de un servicio de transporte por carretera, detallando en la medida de lo posible los derechos y obligaciones de uno y otro, e intentar fidelizar acuerdos estables (contratos de larga duración Ver medida E.1.4.6.) mediante estos contratos escritos, asegura una mayor transparencia y efectividad de las relaciones mercantiles entre cargadores y transportistas.
- ❑ Como ya se ha comentado en la medida E.1.4.5., actualmente existen en el mercado equipos informáticos o programas de gestión que facilitan y simplifican la correcta formación documentación contractual.

Responsable: Empresas transportistas y empresas cargadoras.

E.2.3.2. Implantar el Código de Buenas Practicas en la contratación mercantil, con el fin de elevar el nivel de transparencia en las relaciones entre cargadores y transportistas

- ❑ Los propios representantes sectoriales, vienen poniendo de manifiesto, que los incrementos de costes que está sufriendo el sector pueden estar provocando la aparición o intensificación de determinadas conductas anómalas que tratan de reducir costes de manera ilícita o fraudulenta. Estos factores han redundado en un progresivo deterioro de los precios y otras condiciones contractuales y, por tanto, de los márgenes empresariales, lo que se agudiza especialmente debido a las fuertes variaciones de algunos costes de explotación, como es el caso de la subida del precio del combustible.
- ❑ Por esta razón es necesario que las empresas de transporte se conciencien de la importancia de la transparencia para la eficiencia del sector; con este fin, es necesario que se lleven a cabo medidas que eviten **subcontrataciones de transportistas que trabajen en el límite de la legalidad o en la ilegalidad, lo que produce distorsiones en la competencia y concurrencia del mercado.**
- ❑ Existe actualmente un Código de Buenas prácticas mercantiles, acordado por el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera y las principales asociaciones profesionales de empresas cargadoras, que incluye una serie de medidas cuya utilización mejoraría la transparencia en las relaciones mercantiles. Dicho Código se encuentra disponible en la página web del Ministerio de Fomento en la sección de Transportes por Carretera.

Responsable: Empresas transportistas y empresas cargadoras.

E.2.3.3. Realizar e implantar otros acuerdos marco de ámbito general o referidos a determinadas clases o ámbitos de transporte

- ❑ La transparencia y la colaboración en todos los procesos de la empresa en su relación con el fabricante y/o distribuidor comercial para el que trabaja es cada vez un aspecto más importante. No basta con que el fabricante y el distribuidor hagan las cosas bien internamente, sino que **la excelencia sólo vendrá dada por posiciones de colaboración** a lo largo de toda la cadena para responder a los impulsos del consumidor.
- ❑ La racionalización de los procesos de transporte puede realizarse a través de **mejores prácticas o acuerdos marco de todo tipo**, por esta razón se deben intensificar estos acuerdos e incluso aprovechar los acuerdos actuales existentes en el mercado con el fin de que se agilice el flujo de mercancías, se incremente la rentabilidad, se optimicen los costes y se mantenga una buena relación entre las partes implicadas (fabricante, distribuidor comercial, operador logístico y transportista), imprescindible para generar una buena base para la colaboración.
- ❑ Actualmente existen una serie de acuerdos marco que las empresas pueden seguir: las Recomendaciones AECOC para la Logística (RAL), así como Acuerdos y conclusiones adoptados por el Comité Nacional del Transporte de Mercancías y las principales asociaciones que representan a las empresas Cargadoras, y Acuerdos adoptados por el Comité Nacional del Transporte por Carretera, las principales asociaciones de empresas cargadoras, las organizaciones sindicales con mayor implantación en el sector del transporte por carretera y el Ministerio de Fomento, tras los trabajos realizados para analizar el desfase existente entre la acelerada evolución de los costes de transporte, provocada por el alza del precio de los combustibles y la evolución de los precios de transporte, y otros, de los que se puede tener conocimiento a través de la web del referido Ministerio.

Responsable: Empresas transportistas, operadores de transporte y empresas cargadoras.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas, de operadores de transporte y de cargadores.

E.2.3.4. Desarrollo de una relación de «partenariado» entre cargador y transportistas con el fin de mejorar las relaciones y la calidad del servicio al cliente

- ❑ Tanto cargadores como transportistas deben satisfacer a sus clientes y ser económicamente eficientes, empleando de la mejor manera posible sus recursos, energías y tiempo para crear el valor del producto o del servicio. Para ello es necesario un conocimiento recíproco de las necesidades y requisitos de las partes, **por lo que es necesario intensificar la colaboración en beneficio mutuo.**
- ❑ Tradicionalmente, las relaciones entre cargadores y transportistas no son equilibradas en cuanto a la toma de decisiones sobre la planificación y ejecución del servicio de transporte, circunstancia que mejora sensiblemente en la relación entre cargadores y operadores logísticos en la prestación de servicios integrales, que si presenta mayores niveles de colaboración en todas las fases del servicio.
- ❑ Por tanto, se considera adecuado, **con pleno respeto a la autonomía de las partes en el ejercicio de su actividad, que se intensifique el nivel de colaboración en las diversas fases de realización del servicio del transporte** (planificación, ejecución, control de calidad...); en especial cuando existan niveles significativos de volumen de actividad y de duración de la relación (partenariado), que

supondrá sensibles ganancias en calidad, productividad y economía para ambas en la prestación de servicios.

Responsable: Empresas transportistas y empresas cargadoras.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.2.3.:

Medida A.1.3.1.: Primar en los Planes de Inspección la persecución de todas aquellas infracciones relacionadas con aspectos susceptibles de alterar la igualdad de las condiciones de competencia (cumplimiento de las condiciones originariamente exigidas para acceder al mercado y la profesión, tiempos de conducción y descanso, excesos de peso, etc.).

Responsable: Ministerio de Fomento.

Medida A.1.3.3.: Intensificar la coordinación y cooperación de la actuación de la Inspección del Transporte Terrestre con las inspecciones laboral y fiscal en relación con las empresas transportistas que operan en el mercado.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Economía y Hacienda y Ministerio de Trabajo e Inmigración.

Medida A.5.3.2.: Contribución al desarrollo de acuerdos marco con los fabricantes y otros proveedores de las empresas transportistas.

Responsable: Ministerio de Fomento, en colaboración con el Comité Nacional del Transporte por Carretera y las asociaciones profesionales de fabricantes y otros proveedores de equipo.

Eje de actuación E.2.4.: Capacidad para mantener una política de precios competitivos

INTRODUCCIÓN:

- Los factores que inciden en la formación del precio del transporte público de mercancías por carretera son múltiples y, adicionalmente, su incidencia tiene un peso diferente según el factor que se considere:

1. Factores relacionados con los costes de explotación: Se incluyen en este bloque aquellos factores cuya incidencia en la formación del precio del transporte proviene directamente de su influencia en los costes de explotación del vehículo de transporte de mercancías. Pues bien, los factores que influyen en el coste del transporte, y por tanto en el precio, aquí considerados son los siguientes:

- La distancia de transporte en carga y los recorridos en vacío.
- La calidad de la infraestructura viaria.
- Las restricciones al tráfico viario (paralización).
- La capacidad comercial de la empresa de transporte.
- La dimensión empresarial de la empresa de transporte (capacidad operativa, comercial, de compras).
- Las necesidades de formación específicas.
- La existencia de dificultades orográficas.
- Otras.

2. Factores relacionados con el mercado (oferta y demanda): Se incluyen en este bloque aquellos factores cuya incidencia en la formación del precio del transporte proviene no de su incidencia en los costes de explotación del vehículo de transporte de mercancías, sino de la necesidad de la empresa de transporte de adaptarse a las condiciones de mercado al ofrecer sus servicios. Pues bien, los factores más significativos son los siguientes:

- El desequilibrio de flujos por sentido.
- Volumen de tráfico en la relación.
- Estacionalidad.
- Peso transportado.
- Tipo de mercancía.
- Niveles de exigencia del cliente.
- Competencia con otros modos de transporte.
- Desequilibrios entre la oferta y la demanda de transporte.
- Factores relacionados con la tipología de vehículos empleada.

- Por lo tanto, para ofrecer una política de precios competitivos pero rentables es necesario **optimizar los costes de explotación, adaptarse a los cambios del mercado (tanto de la oferta como de la demanda), plantear procesos de comercialización que consideren todos los parámetros del servicio (no sólo el precio) y tener una estructura productiva adecuada en la empresa.**

OBJETIVOS:

- ❑ Búsqueda y alcance de una política de precios que genere una explotación rentable, permitiendo el afianzamiento de las empresas a largo plazo.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas, operadores y empresas cargadoras.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas, de operadores de transporte y de cargadores.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.2.4.1. Profesionalización mediante formación en materia de costes y criterios de rentabilidad (ver eje E.2.1.)

- ❑ Es necesario que las empresas se formen adecuadamente en materia de optimización de costes, tanto lo referido a las compras (inversiones y otras compras), como a la contratación de servicios, ya analizada en la medida E.1.3.4., para poder mantener una política de precios competitivos y alcanzar la mayor rentabilidad posible.
- ❑ Los contenidos de los cursos se deberán realizar como se comentan en el eje E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas y organizaciones sindicales.

E.2.4.2. Mejorar la planificación y ejecución de sus servicios (ver medida E.1.3.1.)

- ❑ La mejora de la planificación de los servicios, mejora la productividad y optimiza los costes, como se comenta en la medida E.1.3.1. Por tanto ayuda a tener una mayor capacidad de comercialización y facilita mantener una política de precios competitivos.

Responsable: Empresas transportistas y empresas cargadoras.

E.2.4.3. Desarrollo de una relación de "partenariado" entre cargador y transportistas con el fin de mejorar las relaciones y la calidad del servicio al cliente (ver medida E.2.3.4.)

- ❑ Un conocimiento mutuo de las necesidades y requisitos de las partes y una colaboración adecuada entre ellos facilita la planificación de los servicios, lo cual, como se ha comentado, propicia el mantenimiento de costes y precios competitivos y la rentabilidad para ambas partes.

Responsable: Empresas transportistas y empresas cargadoras.

PETRA II**E.2.4.4. Fidelización mediante contratos estables (contratos de larga duración)**

- ❑ La realización de acuerdos estables entre transportistas y cargadores ayuda a mejorar la explotación (al reducir los trayectos realizados en vacío...), a optimizar la planificación de los servicios, y, como consecuencia, a incrementar la eficiencia y la productividad de los vehículos, lo que mejora la capacidad para mantener precios competitivos (ver medida E.1.4.6.).

Responsable: Empresas transportistas.

Entidades de apoyo: Empresas cargadoras.

E.2.4.5 Realizar acuerdos marco y códigos de buenas prácticas

- ❑ Elaborar y difundir códigos de buenas prácticas y acuerdos marco con cargadores en materia de contratación de transporte de mercancías mejora las relaciones con los cargadores y las buenas prácticas en las transacciones comerciales, lo que puede influir favorablemente en la capacidad de mantener una política de precios competitivos (ver medida E.1.4.8.).

Responsable: Empresas transportistas.

Entidades de apoyo: Empresas cargadoras y operadores de transporte.

E.2.4.6. Creación de centrales de compra (ver medida E.1.3.2.)

- ❑ En la medida E.1.3.2. se señala como las centrales de compra pueden ayudar a conseguir condiciones más beneficiosas en adquisiciones de bienes y servicios, y como, por lo tanto, este tipo de centrales ayudan a conseguir un menor nivel de costes de explotación a las empresas, lo que les permitirá ofrecer precios competitivos y aumentar su rentabilidad.

Responsable: Empresas transportistas.

E.2.4.7. Constitución de sociedades de comercialización o cooperativas de transportistas (ver medida E.1.4.2.)

- ❑ Las sociedades de comercialización, comentadas en la medida E.1.4.2., al igual que las centrales de compras ayudan a las empresas a la realización de funciones de **captación de cargas, contratación de servicios y comercialización para sus socios, lo que facilita mantener unos precios competitivos.**

Responsable: Empresas transportistas.

E.2.4.8. Implantación de las TIC y otras tecnologías en la empresa (ver eje E.2.2.)

- ❑ Como ya se ha comentado, la implantación de nuevas tecnologías permite a la empresa ser más eficiente, tanto comercialmente como en materia operativa y de productividad (la optimización de gestión de flotas, el seguimiento de vehículos...), y, como consecuencia, aumentar su productividad y, por lo tanto, su competitividad. El modo de implantar las nuevas tecnologías se recoge en el eje E.2.2.

Responsable: Empresas transportistas.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.2.4.:

Medida A.1.3.3.: Intensificar la coordinación y cooperación de la actuación de la Inspección del Transporte Terrestre con las inspecciones laboral y fiscal en relación con las empresas transportistas que operan en el mercado.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Economía y Hacienda y Ministerio de Trabajo e Inmigración.

Eje A.4.2.: Mantenimiento de los actuales observatorios y articulación de aquellos otros que resulten necesarios.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Medida A.5.1.2.: Desarrollo del Real Decreto 1032/2007 sobre formación obligatoria de los conductores.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Eje A.5.3.: Promoción de códigos, catálogos y acuerdos de buenas prácticas empresariales.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Eje de actuación E.2.5.: Capacidad para dar respuesta a la demanda intermodal

INTRODUCCIÓN:

- ❑ La intermodalidad, como ya se ha definido anteriormente, es «un sistema de transporte en el cual al menos dos modos diferentes son utilizados de manera integrada para completar una cadena de transporte de puerta a puerta, sin procesos de manipulación de la mercancía, sino de la Unidad Técnica Intermodal (UTI) que la contiene».
- ❑ La intermodalidad es un proceso global que integra, afecta y se ve afectado por todas los eslabones y aspectos de los distintos modos de transporte en los que se basa. En primer lugar, su eficiencia, y en último extremo su viabilidad, está relacionada con la capacidad de las infraestructuras lineales y la eficiencia de las infraestructuras nodales, aspectos cuya mejora facilita notablemente el desarrollo de las cadenas intermodales. Pero también depende de otros muchos aspectos relacionados con cuestiones normativas, como son las que regulan las condiciones de los diferentes modos de transporte, para hacer posible su interrelación en un contexto de mercado único de transportes, sin condiciones discriminatorias (entre modos, entre operadores de cada modo) para acceder al mercado del transporte.
- ❑ Para la **integración real de los transportistas de carretera en el desarrollo de la intermodalidad, no como meros acarreadores del tramo carretera, sino como «partners» o más aún como organizadores principales de las cadenas intermodales**, tienen que resolver previamente otros problemas que les afectan, como es el de su estructura empresarial, marcada por un elevado grado de atomización, que limita enormemente su capacidad comercial y operativa para intervenir (y aún más organizar) cadenas intermodales. En este momento, sólo un número reducido de nuestras empresas transportistas parece tener una capacidad suficientemente elevada como para plantearse.
- ❑ Por tanto, con el fin de que la carretera sea capaz de dar respuesta a la demanda intermodal y se inserte en este tipo de cadenas, y, como sería deseable, asuma un papel protagonista y proactivo en el desarrollo de la intermodalidad, se considera imprescindible programar una serie de acciones que incrementen la capacidad de estas empresas.

OBJETIVOS:

- ❑ Desarrollo real de la intermodalidad por parte de los transportistas por carretera.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas, operadores de transporte.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas y de operadores de transporte y de operadores de otros modos de transporte.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.2.5.1. Establecimiento de acuerdos por parte de los operadores por carretera con operadores de otros modos (marítimo, ferroviario...) para el desarrollo de la intermodalidad

- ❑ El transporte intermodal terrestre (combinación de carretera/ferrocarril, habitualmente denominado «Transporte Combinado») así como el desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD)

o Short Sea Shipping en su acepción inglesa (cuya versión cualificada se denomina Autopistas del Mar, «AdM») presentan un potencial enorme para ampliar la gama de posibilidades del transporte de mercancías y para evitar la saturación en determinados corredores de transporte, y cuentan con importantes programas de ayuda por parte de la Unión Europea (Marco Polo, Red Transeuropea de Transportes...).

- ❑ El transporte intermodal puede proporcionar alternativas muy rentables y fiables a la opción sólo de carretera. En consecuencia, se plantea el desarrollo de acuerdos de cooperación con los operadores de transporte de otros modos, tanto del ferroviario (Renfe Operadora, futuros operadores ferroviarios, etc.) como del marítimo (navieras), a través de medidas concretas, viables, basadas en el partenariado más que en la dependencia de unos en relación con los otros, como fórmula más eficaz para hacer realidad el reiteradamente expresado objetivo del Libro Blanco de la UE y en el PEIT español, de potenciar el transporte intermodal.

Responsable: Empresas transportistas y operadores de otros modos.

E.2.5.2. Profesionalización mediante formación de operadores con vocación para realizar transporte intermodal, así como del personal dedicado a realizar el mismo

- ❑ El incremento de los niveles de formación referida al transporte intermodal es un requisito indispensable para la modernización del sector en su conjunto, y para el desarrollo de la intermodalidad en particular.
- ❑ La formación a la que se refiere esta medida debe centrarse en el desarrollo e impartición de los conocimientos necesarios en las áreas específicas del transporte intermodal, dando respuesta a las necesidades del entorno laboral y de los operadores de esta actividad (ver eje E.2.1.).
- ❑ Cabe señalar en estos aspectos formativos, las diversas áreas que conforman este tipo de cadenas, como son:
 - Operaciones físicas unimodales.
 - Operaciones de transbordo modal.
 - Conocimiento de los requerimientos de los diversos modos utilizados.
 - Responsabilidades y seguros adicionales.
 - Procesos administrativos y documentales.
 - Otros.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.2.5.:

Eje A.3.3.: Transporte intermodal.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Eje de actuación E.2.6.: Desarrollo e implantación de procesos de gestión y formación en materia de seguridad

INTRODUCCIÓN:

- ❑ El transporte de mercancías plantea exigencias específicas en lo que se refiere a la seguridad. Es necesario garantizar una óptima seguridad durante el traslado o transporte de las mercancías, incluyendo las operaciones intermedias que se realicen con las mismas (almacenamiento en terminales y otras), tanto para la propia mercancía y para las instalaciones de transporte y los bienes materiales que se encuentren en sus proximidades, como, y principalmente, para las personas, junto con el medio ambiente por el que circulen y al que potencialmente puedan afectar.
- ❑ El factor humano tiene una importancia fundamental en la seguridad. Un componente determinante de desencadenamiento del riesgo en accidente está constituido por las actuaciones personales. Por esta razón es necesaria la formación en sistemas de gestión de seguridad que influyen de una manera directa en los factores técnicos y organizativos (programas de mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo; programas de contraste de las medidas correctoras adoptadas, medios de protección, etc.) lo que sin duda alguna incrementaría la calidad del producto ofertado.

OBJETIVOS:

- ❑ Incrementar el nivel de seguridad en el transporte de mercancías a través de la implementación de procesos de gestión de la seguridad y la formación en esa materia.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas, empresas cargadoras y sus asociaciones profesionales.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.2.6.1. Formación específica para empresas de transporte en materia de seguridad, en el marco del eje E.2.1.

- ❑ La formación a la que se refiere esta medida debe centrarse en la desarrollo e impartición de los conocimientos necesarios en las áreas específicas de la seguridad en el transporte de mercancías, incluyendo específicamente el del transporte de mercancías peligrosas, con el fin de incrementar la calidad de los servicios que se prestan. El desarrollo de los contenidos e impartición de cursos se realizará tal y como se comenta en el eje E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

E.2.6.2. Formación específica para los conductores en materia de conducción segura, en el marco del eje E.2.1.

- ❑ La formación del conductor para evitar los accidentes es esencial, ya que contribuye a su disminución. El objetivo de esta medida es promover la formación en materia de seguridad con la intención de incrementarla en la actividad del el transporte por carretera, influenciando positivamente la conducta de los conductores a través de la observación, la preparación y la comunicación.
- ❑ Esta formación no solo mejorará la seguridad, sino que tendrá un efecto positivo en otros aspectos tales como el consumo de combustible y otros costes relacionados con el mantenimiento y reducirá las incidencias, repercutiendo en las primas de seguros. Finalmente, mejorará la productividad de las empresas de transporte.
- ❑ El desarrollo de los contenidos e impartición de cursos se realizará tal y como se comenta en el eje E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

E.2.6.3. Formación específica, en su caso, en materia de transporte y manipulación de mercancías peligrosas y otras específicas, tales como, perecederas y de animales vivos, en el marco del eje E.2.1.

- ❑ Aquellos transportistas que lleven mercancías peligrosas y otras de características singulares, como las perecederas o los animales vivos, deberán recibir una formación que responda a las exigencias propias de seguridad y responsabilidad durante el transporte de estas mercancías.
- ❑ El personal deberá recibir una formación que trate los riesgos y peligros que presentan el transporte de estas mercancías, que deberá ser adaptada a la gravedad de los riesgos en caso de incidente durante su transporte, incluyendo las operaciones de carga y descarga.
- ❑ La formación dispensada deberá tener como objeto sensibilizar al personal sobre los procedimientos a seguir para el transporte y la manipulación en condiciones de seguridad, y los procedimientos de emergencia.
- ❑ El desarrollo de los contenidos e impartición de cursos se realizará tal y como se comenta en el eje E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

E.2.6.4. Implantación de un Código o Protocolo de Buenas Prácticas en el transporte de mercancías peligrosas

- ❑ Con el fin de conocer y mejorar el transporte de mercancías peligrosas se plantea la necesidad de elaborar por parte de las empresas de transporte y cargadoras de un código o protocolo en relación con esta

clase de transporte, complementario al cumplimiento legislativo, que ayude a la implantación de buenas prácticas para alcanzar el máximo nivel de seguridad en la prestación de los servicios de transporte y manipulación de mercancías de este tipo.

- ❑ En este código se podrán incluir entre otros los siguientes aspectos:
 - Desarrollo e implantación de procesos de gestión de la seguridad en el transporte y manipulación de mercancías peligrosas.
 - Formación específica dirigida a las empresas, complementaria a la de carácter obligatorio.
 - Auditorias del Sistema de Gestión.
 - Evaluaciones SQAS –Safety and Quality Assessment Systems–, establecidas por CEFIC (Confederación Europea de la Industria Química) a los proveedores logísticos del sector transporte, con el objeto de acreditar su alcance en las áreas de seguridad además de calidad y medio ambiente.
 - Establecimiento y apoyo a la implantación de buenas prácticas para la seguridad en el transporte de mercancías peligrosas.
 - Actuaciones específicas para las áreas de aparcamiento de vehículos con estas mercancías, en especial en áreas pobladas.
 - Diseño de sistemas de alarma y control en caso de accidentes durante el transporte de mercancías peligrosas.
 - Acciones formativas especializadas en cooperación con las asociaciones empresariales, organizaciones sindicales y las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de las Comunidades Autónomas (ADR, Consejero de Seguridad).
 - Diagnóstico sectorial para evaluar el grado de incorporación de mecanismos de seguridad en el sector transporte.
 - Análisis de la casuística de incidentes y accidentes en este tipo de transporte para desarrollar nuevas medidas formativas y preventivas para su neutralización.
 - Etc.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.2.6.:

Medida A.1.3.3.: Intensificar la coordinación y cooperación de la actuación de la Inspección del Transporte Terrestre con las inspecciones laboral y fiscal en relación con las empresas transportistas que operan en el mercado.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Economía y Hacienda y Ministerio de Trabajo e Inmigración.

Medida A.4.2.2.: Creación de nuevos observatorios y herramientas destinadas a proporcionar información objetiva y actualizada en relación con el sector de transporte en aquellas materias que así lo requieran (seguridad, nuevas tecnologías, certificaciones, transporte intermodal, medio ambiente, etc.).

Responsable: Ministerio de Fomento.

Eje de actuación E.2.7.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Tal y como ya se ha expuesto, la dimensión media de la empresa española de transporte por carretera resulta menor que la de países del entorno y supone uno de los principales problemas del sector en su conjunto. Existe una clara relación entre el tamaño de la empresa y su capacidad para gestionar adecuadamente la empresa, para invertir en la renovación de sus vehículos, en formación, en nuevas tecnologías, etc. Lo mismo sucede con respecto a la creación de redes comerciales, diversificación de productos, etc.
- ❑ Esta situación pudiera agravarse con la tendencia hacia la globalización del mercado de transportes y la ampliación de la UE, que están introduciendo más competencia en el mercado, a la vez que abren nuevas posibilidades de negocio a aquellas empresas preparadas para la internacionalización de sus actividades. Por ello, uno de los aspectos clave para la modernización del sector es la consecución de una mayor dimensión de las empresas a través de procesos de concentración, agrupación, colaboración, etc. entre ellas.
- ❑ Es por esta razón que el redimensionamiento de las empresas permitirá mejorar la calidad del servicio, ya que obtendrán una mayor capacidad financiera y organizativa para acometer procesos de expansión interior y exterior, para invertir y obtener economías de escala en las compras (vehículos, combustibles, nuevas tecnologías, etc.), aumentar su capacidad comercial, desarrollar servicios complementarios, etc.

OBJETIVOS:

- ❑ Propiciar los acuerdos de cooperación o de integración entre empresas del sector del transporte por carretera que les permitan mejorar sus expectativas de negocio y sus resultados gracias al establecimiento de relaciones estables entre las mismas. Es decir, contribuir a la formación de entidades con mayor capacidad de gestión empresarial (bajo fórmulas diferentes), que asegure a largo plazo su permanencia en el mercado.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

Ver eje E.1.5.

Línea E.3.: Mejora de la imagen de la empresa

**Línea estratégica E.3.:
Mejora de la imagen de la empresa**

Eje de actuación E.3.1.: Transparencia en la relación entre empresas transportistas y cargadores

Eje de actuación E.3.2.: Implantación de nuevas tecnologías, ligada a la modernidad e innovación

Eje de actuación E.3.3.: Renovación y mantenimiento de flota

Eje de actuación E.3.4.: Acceso a las certificaciones y acreditaciones de calidad

Eje de actuación E.3.5.: Compromiso medioambiental

Eje de actuación E.3.6.: Optimización de los beneficios sociales para cuantos trabajan en y con la empresa

Eje de actuación E.3.7.: Generación de empleo

Eje de actuación E.3.8.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores

Eje de actuación E.3.9.: Imagen corporativa

- ❑ En un mercado tan competitivo y cambiante como el actual, la imagen empresarial es un elemento significativo de diferenciación y posicionamiento. Así como las empresas deben adecuarse a los cambios del mercado con una velocidad y profundidad superior a la de tiempos pasados, de igual manera deberán adecuar su imagen para transmitir dichos cambios.
- ❑ La imagen empresarial es la manera a través de la que la empresa transmite qué es, qué hace y cómo lo hace. La construcción de una imagen conlleva una optimización de recursos, dado que tanto los vehículos, como el personal o la calidad del servicio son elementos necesarios, de todos modos, para el funcionamiento de una empresa.
- ❑ Las medidas de actuación en este campo deben ir encaminadas a ofrecer una buena imagen empresarial diferenciada, y que ofrezca los argumentos adecuados sobre los mayores beneficios que se ofertan frente a otros competidores en cuanto a personal formado y especializado, nivel de implantación de nuevas tecnologías, vehículos modernos, compromiso ambiental y social, etc.
- ❑ Resulta evidente que las mejoras alcanzadas en otras líneas estratégicas colaborarán en la mejora de la imagen corporativa de la empresa, aunque se considera necesaria un conjunto de actuaciones específicas en esta materia, que se integran en esta línea estratégica.
- ❑ Por otro lado, la mejora de la imagen individual de un número creciente de empresas que integran el sector, **generará una mejor imagen del conjunto del transporte de mercancías**, transmitiendo, tanto al colectivo de clientes (cargadores) como a la sociedad a la que sirve, una imagen global de seriedad empresarial, de eficiencia colectiva, de respeto medioambiental y de seguridad vial que ayudará a que el sector genéricamente sea, a su vez, respetado y comprendido.

Eje de actuación E.3.1.: Transparencia en la relación entre empresas transportistas y cargadores**INTRODUCCIÓN:**

- ❑ Como ya se ha comentado, es necesario intensificar el nivel de colaboración entre las empresas transportistas y las empresas cargadoras en las diversas fases de planificación y realización del servicio de transporte, lo que conseguirá una optimización de los flujos de mercancías, una mejor gestión de tráfi-cos de retorno, la mejora de las condiciones de la seguridad vial, así como una reducción del impacto medioambiental de las operaciones de transporte, junto con factores ligados a mejorar el coste y la ren-tabilidad.
- ❑ En conclusión, una buena relación entre cargadores y transportistas ayudan a mejorar la eficiencia y calidad de los servicios, y por tanto, a mejorar la imagen de la empresa que los realiza.

OBJETIVOS:

- ❑ Conseguir un alto nivel de transparencia y colaboración en las relaciones entre transportistas y cargadores.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas y operadores y empresas cargadoras.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas, operadores de transporte y cargadores.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

Ver eje E.2.3.

Eje de actuación E.3.2.: Implantación de nuevas tecnologías, ligada a la modernidad e innovación

INTRODUCCIÓN:

- ❑ En línea de lo ya apuntado, debe señalarse que la sociedad actual está viviendo importantes cambios en todos los sentidos. Factores recientes como el avance de las nuevas Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) están influyendo de manera significativa en la configuración social y empresarial de nuestros días. Debe resaltarse que las denominadas «Nuevas Tecnologías», tanto de la gestión como de la información, se ha convertido en la última década en tecnologías universales, aunque y en especial para las pequeñas empresas (caso del transporte) suele existir graves barreras a una implantación real (coste, conocimientos, capacidad de uso real).
- ❑ Esta situación influye notablemente en las perspectivas económicas del sector del transporte de mercancías, cuyas empresas están atravesando momentos de transformación motivados por una serie de factores estructurales, y por la necesidad de modernizar su gestión para mejorar la calidad y competitividad de sus servicios.
- ❑ El aumento de la competencia provocado por estos factores, así como la evolución del sector hacia la plena integración en la cadena logística, conllevan una creciente necesidad de modernización para las empresas de transporte, sobre todo en el campo de las tecnologías de gestión y de las comunicaciones (telemática).
- ❑ El desarrollo de nuevos y más amplios mercados como el europeo, consecuencia, entre otras razones, del proceso de liberación y de la apertura de fronteras, trae implicaciones nuevas que las organizaciones deben afrontar, y en el cual las nuevas tecnologías juega un papel relevante.
- ❑ Por tanto, las nuevas tecnologías se muestran como un elemento clave para optimizar la gestión de las empresas, ajustando costes, mejorando el servicio ofrecido al cliente y aportando un valor diferencial ante los clientes que los diferencia de sus competidores. Por esta razón las empresas no deberían pasar por alto las oportunidades de modernización e innovación de los avances tecnológicos que ayudan a mejorar la imagen de la empresa.

OBJETIVOS:

- ❑ Incrementar el uso de las denominadas nuevas tecnologías de gestión empresarial con el fin de mejorar la imagen de la empresa.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:**E.3.2.1. Implantación de las TIC y otras tecnologías en la empresa (ver eje E.2.2.)**

- Como se ha comentado la implantación de nuevas tecnologías ayudan a mejorar la imagen de la empresa y de los servicios ofertados. En esta medida, desarrollada en la medida E.2.2.1., se detallan las fórmulas apropiadas para implantarlas en las empresas.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

E.3.2.2. Mecanización de la documentación contractual y de facturación a través de la implantación de nuevas tecnologías

- La adquisición e implantación de equipos informáticos y programas de gestión que faciliten la mecanización de los contratos y su facturación facilitan y aportan seguridad a la gestión jurídica y administrativa de las empresas, con lo que mejora la imagen frente a sus clientes (ver medida E.1.4.5. para el desarrollo de este eje).

Responsable: Empresas transportistas.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.3.2.:

Eje A.5.4.: Apoyo a la implantación de nuevas tecnologías.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Eje de actuación E.3.3.: Renovación y mantenimiento de flota

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Los camiones son el elemento sustancial de la actividad de transporte, no tanto en el caso de los servicios logísticos o de carga fraccionada en los que, como se ha expuesto, se realizan tareas más amplias, aunque el camión, en sus eslabones de transporte, juegue asimismo un papel de suma relevancia. Por tanto, en este Plan debe considerarse un conjunto de actuaciones directamente relacionadas con la principal herramienta, el principal coste de esta actividad, como es el camión.
- ❑ Es evidente que una flota moderna, bien equipada y medioambientalmente competente transmite al cliente una imagen de fiabilidad, seguridad y modernidad.
- ❑ Este eje de actuación pretende sustancialmente **conseguir una adecuada renovación de las flotas de transporte de mercancías por carretera y así aumentar la productividad, rentabilidad, seguridad y la eficiencia energética y ambiental de este sector**. Se proponen para ello medidas de promoción y formación, el desarrollo de sistemas de información sobre consumo de combustibles, etc.
- ❑ Este eje va a producir no solo una mejora en el medio ambiente, sino también en la seguridad, y en la imagen de la empresa, así como en su rentabilidad.
- ❑ La buena imagen del transportista en materia de seguridad también mejora la de su cliente, y en consecuencia la imagen del conjunto del sector y de la actividad.

OBJETIVOS:

- ❑ Incorporar vehículos más eficientes en el transporte de mercancías por carretera con el fin de mejorar la eficiencia energética, la seguridad, la rentabilidad y la imagen de las empresas.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas y de fabricantes de vehículos.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento y Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.3.3.1. Profesionalización de las empresas para una adecuada gestión de la flota, en el marco del eje de actuación E.2.1.

- ❑ En las empresas de transporte el peso del material rodante, “el vehículo”, es fundamental. Es en el vehículo y su explotación donde la innovación y el esfuerzo de coste y beneficio se concentran, por esta razón se considera necesario el desarrollo específico de acciones formativas en esta materia donde se desarrollen temas como: conocimientos sobre las características técnicas de los vehículos, consumos, mantenimiento, explotación, etc.

PETRA II

- ❑ El desarrollo de los contenidos e impartición de cursos se realizará tal y como se comenta en el eje E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas y de fabricantes de vehículos.

E.3.3.2. Mantenimiento adecuado de los vehículos

- ❑ Es necesario llevar a cabo un buen mantenimiento de los vehículos. Las razones para ello son de diversa índole:
 - Evita averías que conlleven a un incumplimiento de plazos u horarios.
 - Evita paralizaciones del vehículo y pérdida de ingresos.
 - Disminuye el consumo de combustible y por tanto, produce menos contaminación.
 - Incrementa la seguridad.
 - Reduce los costes.
- ❑ Para un correcto mantenimiento de los vehículos, equipos e instalaciones se recomiendan las buenas prácticas siguientes:
 - **Elaborar hojas de mantenimiento para cada vehículo o equipo.** Es conveniente que recojan las fechas en que se realizan las revisiones, las reparaciones, las características de las piezas substituidas, etc. La recopilación de este tipo de información es esencial para poder fijar, posteriormente, la frecuencia adecuada con la que hay que realizar las inspecciones de los diferentes equipos y, en resumen, planificar el mantenimiento preventivo.
 - **Elaborar hojas de incidencias para cada actividad,** donde el personal de planta anote las incidencias más significativas, como por ejemplo averías, fugas, goteos de válvulas, etc. que pueden afectar al correcto desarrollo de los servicios, identificando las causas de aparición de estos incidentes.
 - **Definir procedimientos de mantenimiento preventivos específicos para cada equipo,** en función de sus características, del uso que se hace y de las incidencias que padece. Estos procedimientos han de detallar:
 - la periodicidad de las inspecciones.
 - los aspectos o las características a revisar.
 - los materiales a utilizar (piezas, lubricantes, agentes de limpieza, etc.).
 - las personas encargadas de hacerlo, y dónde depositar las piezas usadas o los posibles residuos generados (aceites, grasas, refrigerantes, etc.) para facilitar su reciclado y su recuperación siempre que sea posible.
 - **Formar personal especializado para las tareas de mantenimiento,** especialmente cuando se trate de mantenimiento preventivo, sea con personal de la misma organización o subcontratado.
 - **Instalaciones adecuadas** para el mantenimiento de la flota.
 - **Análisis de la política de mayor interés en el mantenimiento de la flota,** según el tipo, tamaño, especialidad de la empresa:
 - Mantenimiento propio.
 - Mantenimiento ajeno.
 - Mantenimiento mixto (parte propio, parte subcontratado).

Responsable: Empresas transportistas.

E.3.3.3. Difusión por parte de los fabricantes de los aspectos necesarios para un buen mantenimiento de los vehículos

- ❑ Con el fin de facilitar el mantenimiento de los vehículos por parte de las empresas se cree necesario que los **fabricantes difundan las técnicas de mantenimiento más adecuadas de cada uno de los vehículos que fabrican**, así como de los materiales más adecuados que se deben utilizar (piezas, lubricantes, agentes de limpieza, etc.) para su mantenimiento.

Responsable: Empresas transportistas y fabricantes de vehículos.

E.3.3.4. Creación de centrales de compra (ver medida E.1.3.2.)

- ❑ Como se ha comentado en la medida E.1.3.2. las centrales de compra ayudan a obtener mejores precios y formas de pago en la adquisición de bienes y servicios entre ellos los vehículos y sus accesorios al gestionar las compras agrupadas; esto trae consigo que las empresas puedan tener mayores posibilidades de renovar la flota.

Responsable: Empresas transportistas.

E.3.3.5. Implicarse en sociedades de garantía recíproca (ver medida E.1.3.5.)

- ❑ Como se ha comentado en la medida E.1.3.5. las sociedades de garantía recíproca tienen como actividad fundamental la prestación de avales a sus socios, pequeñas y medianas empresas, para permitirles acceder a la financiación bancaria. En esta medida se pretende que las empresas se impliquen en estas sociedades, es decir se integren como socios en ellas, con el fin de que éstas puedan ayudarles en la obtención de avales y financiación bancaria para realizar procesos de renovación de flota.

Responsable: Empresas transportistas.

E.3.3.6. Aprovechar los nuevos sistemas de financiación (renting operativos, etc.) que permitan renovar la flota minimizando endeudamiento propio

- ❑ Con el fin de que las empresas puedan disponer de flota moderna y segura, existen en el mercado numerosos sistemas de financiación (créditos, leasing...) para la adquisición de dichos vehículos, por lo que se cree necesario la información por parte de las empresas de los distintos instrumentos financieros existentes y la utilización de aquellos que le sean más útiles en términos de rentabilidad y capacidad de acceso para renovar su flota, incluyendo las fórmulas de «renting» que pueden facilitar el acceso de las empresas a una intensificación de la renovación de la flota.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Sociedades de garantía recíproca, entidades financieras.

E.3.3.7. Uso de motores menos contaminantes, consumo de biocombustibles y nuevos combustibles

- ❑ La elección óptima del vehículo es una decisión fundamental que repercute directa e indirectamente en numerosos elementos relacionados a la empresa transportista y al sector en general. En este sentido, se pretende que, considerando elementos técnicos determinantes para el desarrollo de su actividad, se produzca una renovación de la flota dirigida a vehículos con motores menos contaminantes y dotados de la tecnología que permite la utilización de biocombustibles (biodiesel, bioetanol...).
- ❑ Además de potenciar el consumo de los «biocombustibles» para su utilización por las empresas de transporte, es necesario intensificar la aplicación práctica de otros combustibles para este sector, como es el gas natural o, a más largo plazo, otras tecnologías como las pilas de hidrógeno y otras.
- ❑ Se están desarrollando aplicaciones del gas natural licuado al transporte de mercancías de media y larga distancia.
- ❑ Resulta imprescindible hacer referencia en esta medida a la necesaria investigación aplicada al consumo de los nuevos combustibles. El uso de combustibles alternativos contribuye a una mejor sostenibilidad ambiental global y a una diversificación de las fuentes energéticas tradicionales, como es el petróleo, que por motivos geopolíticos y de «pool» de los proveedores está sujeto a graves fluctuaciones en su coste (subida de más del 45% entre abril de 2004 y agosto de 2006), e inclusive puede llegar a verse amenazado en su nivel adecuado de abastecimiento.
- ❑ En este campo, el sector necesita de programas específicos de alto nivel apoyados por organismos especializados, que permitan su aplicación comercial en condiciones de seguridad, fiabilidad y rentabilidad adecuados para las empresas del sector.

Responsable: Empresas transportistas, Fabricantes de Vehículos, Proveedores de Combustibles.

Apoyo al desarrollo: Centro Tecnológicos Especializados (CDTI y otras), Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.3.3.:

Eje A.3.1.: Promoción de la renovación de flota y la eficiencia energética de los vehículos.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Comunidades Autónomas.

Medida A.4.3.1.: Mantenimiento de la línea de ayudas a las sociedades de garantía recíproca.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Eje de actuación E.3.4.: Acceso a las certificaciones y acreditaciones de calidad

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Uno de los factores críticos en el mantenimiento y el incremento de la cuota de mercado del transporte por carretera es el nivel de calidad en la prestación del servicio. Como ya se ha apuntado, en una época donde las exigencias de los cargadores se centran en aspectos tales como la rapidez de las entregas, la minimización de stocks, la fiabilidad en los servicios o la prestación de servicios complementarios, por citar algunos ejemplos del nuevo modelo logístico, respecto al cual la carretera ha avanzado extraordinariamente en su capacidad de adaptación, con entregas puerta a puerta, sometimiento a plazos fijos y ventanas horarias, servicios «justo a tiempo» en medias y largas distancias, flexibilidad a la variación de la demanda, etc., es imprescindible que el servicio de transporte pueda responder con un nivel de calidad adecuado que satisfaga las citadas exigencias de los clientes.
- ❑ Una manera de consolidar y aumentar dicho nivel de calidad es la articulación **de un sistema de gestión de la calidad** (Normas ISO, EFQM, EMAS...) que proporcionen un conjunto de indicaciones genéricas para facilitar el diseño, la implantación y el control de un Programa de Calidad certificable, y obligue a la organización que desee certificarse a desarrollar un conjunto de documentos, con objeto de describir de forma precisa el planteamiento y los resultados del funcionamiento real del sistema implantado, estableciendo asimismo un sistema de auditorías (internas y externas) que ayuden a controlar y en su caso a corregir desviaciones en la aplicación práctica de estos sistemas de gestión.
- ❑ Según la Base de Datos del Buscador de empresas con Sistemas de Gestión certificados del Ministerio de Fomento, existían, a 31 de diciembre de 2004, alrededor de 850 empresas de transporte de mercancías por carretera con certificaciones de algún tipo. Ello representa, respecto a las más de 130.000 empresas existentes, **un mínimo porcentaje del 0,6% del tejido empresarial**, por lo que es necesario un esfuerzo para lograr un mayor nivel de calidad en el sector, y de manera específica, la incorporación de un elevado número de empresas del sector a estas certificaciones.
- ❑ Los beneficios de un sistema de gestión de la calidad son múltiples, aunque podrían ser agrupados en tres grandes aspectos, que redundarán en una mejor imagen:
 - 1. Mejoras en la organización interna y procesos:** Los sistemas de gestión de la calidad, se han constituido como uno de los factores básicos para la mejora de la organización y competitividad de las empresas, con el consiguiente incremento de beneficios que esto implica. Las normas de calidad son sinónimo de beneficios asociados al incremento de la productividad, a la reducción de costes, así como a la disminución de tiempos de operaciones. A nivel interno, se consigue una estructura de trabajo bien definida, donde se fomenta y desarrolla el autocontrol y la autodisciplina. Los sistemas de gestión de la calidad son un primer paso hacia un sistema de calidad total y excelencia empresarial.
 - 2. Adecuación a las nuevas tendencias de los clientes:** Las normas de calidad están basadas en normativas internacionales que actualmente están incorporando en sus organizaciones la mayoría de las empresas. Las normativas incitan a todas las empresas que se certifican a exigir a sus proveedores su propio certificado para poder controlar la calidad del aprovisionamiento. Por ello, es recomendable que todas las empresas obtengan el certificado de calidad antes de que alguno de los clientes importantes decida cambiar de proveedor, sustituyéndolas por otro que no carezca del mismo.

PETRA II

- 3. Mejoras en el área comercial operativa:** Un certificado de calidad según normas internacionales, es una inmejorable tarjeta de presentación de la empresa para clientes actuales y potenciales. Los certificados aportan mejoras significativas en la imagen comercial de la compañía, con lo que se obtienen mayores beneficios y el acceso a mercados en los que la certificación resulta poco menos que imprescindible.

OBJETIVOS:

- Mejorar la imagen de la empresa mediante la mejora de la calidad del servicio de la empresa, y su posibilidad de certificarlo y hacerlo público, de tal manera que su instrumentalización resulte adecuada y genere impactos positivos para la empresa.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas, empresas de certificación de calidad.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.3.4.1.: Implementación de planes de mejora de la calidad de los servicios prestados

- Entre las medidas concretas que se pueden aplicar para la mejora de los servicios de transporte de mercancías se encuentran, siempre en términos de lo razonable, los siguientes:
 - **Orientar la política hacia el cliente** (cambiar el concepto de usuario o cargador por el de cliente), proporcionándole el servicio que solicita, que además de operaciones relacionadas con el transporte pueda incluir, en su caso, otras labores complementarias (servicio integral o especializado) (ver eje E.1.1.).
 - Incentivar la **mejora de la calidad de los servicios prestados** (en cuanto a tiempo de respuesta, plazo, puntualidad, tratamiento de las mercancías, información del servicio...) mediante la implantación de acreditaciones de calidad.
 - **Implantar un sistema de garantías** (incluyendo penalizaciones en su caso) con los clientes en relación con las condiciones de los servicios ofertados, que los compense del incumplimiento por parte de los transportistas u operadores de transporte de esas condiciones, o la penalización del cargador en sentido inverso, si el cumplimiento se da por parte de este último.
 - **Máxima amplitud de horarios de prestación del servicio** (ligados a las necesidades de la demanda).
 - **Implantar la labor de postventa o atención al cliente** por parte de los transportistas u operadores, prestando la máxima y más urgente atención a sus demandas, con actitudes pro-activas que ayuden a la mejora continua en la prestación del servicio, y, en consecuencia al aumento de la satisfacción del usuario, y, por tanto, del cliente final.

Responsable: Empresas transportistas y operadores de transporte.

Apoyo en el desarrollo: Empresas cargadoras.

E.3.4.2. Implantación de sistemas de gestión de calidad (normas ISO, EFQM, EMAS...)

- ❑ Un sistema de gestión de la calidad (SGC) se define como «aquella parte del sistema de gestión de la organización enfocada al logro de los resultados en relación con los objetivos de la calidad, para satisfacer las necesidades, expectativas y requisitos de las partes interesadas, según corresponda». Proporciona confianza, tanto interna como externa, sobre la capacidad de la organización para ofrecer productos y servicios que satisfagan los requisitos de forma coherente, y es el marco de referencia para la mejora continua con objeto de incrementar la satisfacción del cliente y de otras partes interesadas.
- ❑ Los SGC desempeñan un papel importante ya que posibilitan la eliminación de los costes que no añaden valor al servicio (disminución de controles, eliminación de fallos, etc.), así como la reducción de aquellos otros asociados a actividades a las que el cliente no atribuya un valor directo (por ejemplo, la planificación del servicio) pero que son imprescindibles para el funcionamiento de la organización y para la realización correcta del servicio.
- ❑ Debe considerarse que los SGC deben hacer desaparecer los «costes de la no calidad» (repetición de servicios, penalizaciones...), cuyo nivel cuantitativo y de imagen son muy relevantes para la empresa de transporte.

Responsable: Empresas transportistas y operadores de transporte.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.3.4.:

Eje A.5.2.: Promoción de las certificaciones y acreditaciones de calidad.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Eje de actuación E.3.5.: Compromiso medioambiental

INTRODUCCIÓN:

- ❑ El Libro Blanco de la Unión Europea, publicado en septiembre de 2001, señala como un problema grave la actual relación entre transporte y medio ambiente, que podría agravarse en los próximos años. Buscar una solución a este problema es una de las grandes preocupaciones y prioridades de la UE para los próximos años. Para ello, se apuesta por el desarrollo de la actividad de forma sostenida; tal y como menciona el propio Libro Blanco: «Un sistema de transporte moderno debe ser sostenible desde un punto de vista económico, social y medioambiental». En este Libro se proponen diversas líneas de actuación para lograr una mejora medioambiental en el sector del transporte por carretera, como son:
 - Reducción de las emisiones de CO₂ en los transportes por carretera, apostando por el desarrollo tecnológico y la utilización de combustibles de sustitución.
 - Crecimiento racional del uso del transporte como consecuencia de la ampliación de la Unión Europea. El objetivo es apostar por el uso racional del transporte por carretera y la interconexión entre los distintos modos de transporte (intermodalidad). Para ello es importante alcanzar una buena planificación y gestión de los servicios e infraestructuras del transporte por carretera.
 - Reducción de la contaminación acústica derivada del transporte, regulando el tráfico de forma que se evite la congestión y puntos conflictivos de circulación.
- ❑ De manera genérica, el citado Libro Blanco de la UE apuesta por el incremento significativo del transporte de mercancías por ferrocarril y por barco, y plantea la intermodalidad como fase de entendimiento de los modos, en orden a alcanzar un mayor desarrollo de los modos de transporte masivos antes citados.
- ❑ Esta reflexión genérica y específica en materia de redistribución modal de tráfico, de desarrollo de la intermodalidad y de búsqueda de la máxima sostenibilidad en el sistema de transportes, y por tanto, de la mejor protección ambiental, son compartidas por el PEIT del Gobierno español, de 2005, en términos generales, enmarcando así las actuaciones en esta materia para el transporte español.
- ❑ Las iniciativas voluntarias de las empresas, enmarcadas en las prácticas medioambientales, demuestran a sus clientes y a la sociedad su compromiso en favor del desarrollo sostenible, la innovación y la competitividad, aspectos que les puede diferenciar de otras empresas competidoras, y por tanto, mejorar su imagen.
- ❑ Es preciso que **el sector tome conciencia de la situación y promueva una mayor aportación y participación activa en relación con el respeto hacia el medio ambiente y la reducción de los impactos negativos más evidentes de la actividad.** El sector y las empresas han de tener **una clara voluntad de mejorar su imagen, independientemente de si su mejora en la gestión medioambiental se queda en una mera mejora interna o se lleva hasta la certificación del sistema.**
- ❑ La buena imagen medioambiental del transportista también mejora la de su cliente.

OBJETIVOS:

- ❑ Mejorar la imagen de las empresas promoviendo una mayor aportación y participación en relación con el respeto hacia el medio ambiente y reducción de los impactos negativos en ese aspecto que produce dicha actividad.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas y fabricantes de vehículos.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.3.5.1. Implantación de un sistema de gestión medioambiental en las empresas (certificaciones ISO 14001 o Reglamento Europeo EMAS)

- ❑ Se entiende por sistema de gestión medioambiental (SGMA) el procedimiento estructurado de gestión que incluye la estructura organizativa y la planificación de las actividades, las responsabilidades, las prácticas, los procedimientos, los procesos y los recursos para desarrollar, implantar, llevar a efecto, revisar y mantener al día los compromisos en materia de protección medioambiental que suscribe la empresa, es decir, **la llamada política medioambiental**.
- ❑ La **finalidad principal del SGMA es determinar qué elementos deben considerar las empresas en materia de protección medioambiental para asegurar que en el desarrollo de sus actividades se tiene en cuenta la prevención y la minimización de los efectos sobre el entorno**. Se basan en la idea de integrar un sistema potencialmente disperso de protección medioambiental **en uno sólido y organizado**, que garantice que se tiene en cuenta el control de las actividades y operaciones que podrían generar impactos medioambientales significativos.
- ❑ Para implantar un sistema de gestión medioambiental en una empresa es importante analizar y **conocer tanto los aspectos**, resultado de las actividades, productos y/o servicios de la empresa, que, al interactuar con el medio, tienen o pueden tener un impacto medioambiental, **como los impactos**, cambios o modificaciones producidos como consecuencia de esas actividades, productos y/o servicios de la empresa, que genera su actividad, ya que, de este modo, se puede determinar en qué **puntos concretos debe mejorarse la relación entre producción de la empresa y entorno**.
- ❑ Parece evidente la existencia de una relación inevitable entre el transporte por carretera y el medio ambiente. La conveniencia de mejorar los términos de esta relación no deriva exclusivamente de la legislación medioambiental sino también de un mercado como el actual, que exige a las empresas ser competitivas en todos sus ámbitos incluido el ambiental. La mejor manera de que las empresas del sector mejoren esta relación es a través de la implantación de un sistema de gestión medioambiental. Estos sistemas aportan a las empresas importantes ventajas tanto en el ámbito de la organización interna como en su relación con el exterior de la organización.
- ❑ Las **ventajas procedentes del exterior** que aporta un sistema de gestión medioambiental a una empresa son:
 - Aumentar la competitividad en un mercado cada vez más concienciado de los problemas medioambientales, a la vez que se posibilitan nuevas oportunidades de mercado.

PETRA II

- Mejorar las relaciones con las autoridades, administración y clientes y la imagen de la empresa en el entorno social en que desarrolla su actividad.
 - Identificar posibles ámbitos de ahorro, al controlar los residuos y gastos en combustible, lubricantes, agua, materias primas, etc.
 - Reducir los costes de seguros de accidentes y de responsabilidad civil.
- A nivel interno, las ventajas obtenidas de un sistema de gestión medioambiental son:
- Garantizar el cumplimiento de la legislación medioambiental.
 - Mejorar la posición de los servicios de la empresa en el mercado utilizando la implantación de los sistemas de gestión medioambiental como ventaja competitiva frente a otras empresas.
 - Mejorar la imagen de la empresa ante los clientes, inversores, administraciones, etc.
 - Uso eficiente de las materias primas (combustibles, lubricantes, neumáticos...).
 - Establecer el sistema como una herramienta de mejora continua.
 - Facilitar el control de las prácticas ambientales de la empresa.
 - Establecer una metodología para la resolución de problemas.
- Todas estas ventajas, a la vez que contribuyen a que las empresas cumplan con la normativa medioambiental, ayudan a aumentar su productividad y mejorar sustancialmente su imagen.

Responsable: Empresas transportistas.

E.3.5.2. Fomento del respeto y la sensibilización hacia el medio ambiente y el compromiso de participación en las actuaciones medioambientales, mediante labores formativas sobre el personal, en el marco del eje de actuación E.2.1.

- La principal fuente de introducción de mejoras medioambientales en el sector de transporte de mercancías es la consecución de un mayor grado de eficiencia energética mediante la **introducción de buenas prácticas de conducción eco-eficiente**. Por este motivo, **la realización de acciones formativas e informativas, dirigidas a los empresarios y empleados** del sector, con objeto de explicar de forma clara y sencilla los conceptos asociados con el **consumo de carburante**, definir las técnicas de conducción eficiente a aplicar en la conducción diaria, así como **los impactos ambientales reales y potenciales de la actividad** (derrames, gestión de residuos, etc.), resulta fundamental si se pretende iniciar una estrategia destinada a introducir la variable medioambiental en la gestión de las empresas del sector transportes.
- Otras áreas de la empresa son asimismo susceptibles de actuaciones formativas para disminuir el impacto ambiental, tales como las referidas al adecuado mantenimiento de los vehículos (reduce consumos energéticos, de lubricantes, etc., y elimina vibraciones, ruidos, emisiones de CO₂ y otras), el reciclado de productos contaminantes (aceites lubricantes, neumáticos usados...) y otros factores en los cuales la formación tiene un papel destacado tanto para los empresarios del sector, como para los trabajadores del mismo.
- Por tanto, se cree necesario el desarrollo de programas de formación sobre esta materia específica (ver eje E.2.1.), como fuente notable de mejora medioambiental.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.3.5.:

Línea estratégica A.3.: Acciones para la mejora del medio ambiente.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Comunidades Autónomas.

Medida A.4.3.1.: Mantenimiento de la línea de ayudas a las sociedades de garantía recíproca.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Medida A.5.1.1.: Mantenimiento de las líneas de ayuda a la formación en el transporte por carretera

Responsable: Ministerio de Fomento.

Medida A.5.1.2.: Desarrollo del Real Decreto 1032/2007 sobre formación obligatoria de los conductores.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Eje de actuación E.3.6.: Optimización de los beneficios sociales para cuantos trabajan en y con la empresa

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Se denominan **beneficios sociales** a las prestaciones de naturaleza jurídica social, no remunerativas, no dinerarias, no acumulables ni sustituibles en dinero, que brinda la empresa al trabajador por sí o por medio de tercero, que tienen como **objeto mejorar la calidad de vida del dependiente o de la familia a su cargo**.
- ❑ Con los programas de beneficios se logra crear y estimular la motivación personal; y pueden ser clasificados bajo la función de integración de los empleados dentro de la empresa. Dichos programas **funcionan más como factores de fidelización que como factores de motivación**.
- ❑ Entre las categorías más sobresalientes de tales beneficios se cuentan las siguientes:
 - **Pago por tiempo no trabajado:** incluyen pagos de períodos de descanso, almuerzo, enfermedad, vacaciones, días festivos, ausencias por razones personales.
 - **Protección de contingencias:** con el propósito de cubrir ciertas eventualidades del empleado tales como riesgo de enfermedad, accidentes, desempleo, incapacidad permanente, vejez y muerte, aspectos cubiertos por la Seguridad Social.
 - **Servicios a los empleados:** tales servicios incluyen vivienda, comida, etc. Las organizaciones los brindan a través de programas de provisión de cafetería, asesoría legal, becas, préstamo a bajo costo, exámenes médicos, etc.
 - **Pagos legalmente requeridos:** legalmente hay gastos que las empresas deben hacer en el área de la protección a los empleados, sin tener en cuenta sus propias políticas, por ejemplo: compensación por desempleo, seguros colectivos para los trabajadores, planes de pensiones, seguro social y cuidados médicos.
- ❑ Estos beneficios son financiados total o parcialmente por la empresa, constituyendo un medio de motivación para los empleados y colaboradores, lo que, indudablemente, contribuye a elevar su fidelidad y nivel de productividad, generando efectos beneficiosos internos para la empresa y mejorando su imagen externa ante la sociedad.

OBJETIVOS:

- ❑ Mejorar la imagen de las empresas mediante la aportación de mayores beneficios sociales para cuantos trabajen con la empresa aumentando el bienestar de los mismos.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas y sus trabajadores.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas y Organizaciones Sindicales.

Administraciones de relación: Ministerio de Trabajo e Inmigración.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.3.6.1. Definición por parte de la empresa de transporte de un programa de beneficios sociales

- Con el fin de optimizar los beneficios sociales que ofrecen las empresas para cuantos trabajan en y con la empresa, se considera recomendable la elaboración de un programa de beneficios sociales, cuando ello sea posible y en los términos que establezcan las empresas. Existen ciertos objetivos y criterios para definir un programa de beneficios sociales. **Los objetivos** se refieren a las expectativas a corto y largo plazo que tiene la empresa, con relación a los resultados del programa. **Los criterios** son los factores a considerar que podrían facilitar o dificultar el logro de los objetivos establecidos en el desarrollo del programa.
 - Objetivos:
 - Reducción de rotación y absentismo.
 - Aumentar el bienestar del empleado o colaborador.
 - Refuerzo de la seguridad.
 - Aumentar la productividad y disminuir el costo unitario el trabajo.
 - Mostrar las directrices y propósitos de la empresa hacia los empleados.
 - Criterios:
 - Costos del programa.
 - Capacidad de pago.
 - Necesidad real.
 - Nivel de interlocución sindical.
 - Consideración sobre impuestos.
 - Relaciones con organismos públicos.
 - Responsabilidad social.
 - Reacción de la fuerza de trabajo.
- Existen ciertos principios que la empresa puede tomar en cuenta para determinar los planes de beneficios sociales a implantar o desarrollar.
 - **Principio del retorno de la inversión:** Todos los beneficios sociales ofrecidos deben aportar otros beneficios a la empresa, de modo que sean iguales a sus costos, o al menos estén destinados a compensarlos o reducirlos trayendo algún retorno.
 - **Principio de la responsabilidad mutua:** Costear los beneficios sociales debe ser de responsabilidad mutua. **Los costos de los beneficios deben ser compartidos entre la empresa y los empleados beneficiados.** Algunos son pagados totalmente por la empresa: servicio social, remuneración por tiempo no trabajado, etc. Otros son prorrateados: se pagan proporcionalmente entre la empresa y los empleados, como restaurante, transporte, etc. Otros son abonados totalmente por el empleado: seguro de vida subsidiado, cooperativa de consumo, etc.

- ❑ Requisitos que deben cumplir los planes de Beneficios Sociales:
 - Ser ventajosos a largo plazo para la empresa y para los empleados.
 - Ser aplicables sobre bases económico-financieras que puedan sostenerse.
 - Ser planeados y costeados entre la organización y los empleados, en cuanto a tiempo, dinero, tareas y, especialmente, administración de los servicios.

Responsable: Empresas transporte y sus trabajadores.

E.3.6.2. Aumentar la participación en las decisiones de gestión del personal, de manera que se internalicen las nuevas necesidades de gestión, comerciales y operativas por parte de los trabajadores de la misma

- ❑ La gestión participativa significa que el personal, no sólo los directivos, aporta ideas y, en su caso, influye sobre las decisiones que afectan a la empresa.
- ❑ El reconocimiento de que la satisfacción del personal es una ventaja competitiva para toda empresa, que propicia que **aquél participe aportando su caudal de ideas, conocimientos y experiencias**, es una de las mejores formas para alcanzar la excelencia empresarial. La satisfacción y la participación de los trabajadores no son solo variables que conducen al éxito, sino que éste y aquéllas se encuentran altamente vinculados.
- ❑ La falta de participación del personal ocasiona un **estancamiento organizacional y un desperdicio de los conocimientos, experiencias y sentido común** de quienes directamente están involucrados en la operatividad de las tareas que se ejecutan para cumplir con los objetivos de la empresa, ya que son ellos quienes, por ser los encargados de realizar las actividades operativas, mejor conocen las debilidades de cada una de ellas y/o de los procesos y sistemas en general.
- ❑ Por esta razón se cree necesario que los empresarios aumenten la participación de sus empleados en las decisiones de gestión de la empresa.

Responsable: Empresas transportistas y sus trabajadores.

E.3.6.3. Elaboración de programas de formación específicos en esta materia para los empresarios y profesionales del sector de transporte de mercancías por carretera (ver eje E.2.1.)

- ❑ Como ya se ha comentado en el eje E.2.1., la formación es crucial para estimular la motivación personal de los trabajadores dentro de la propia empresa aumentando su nivel de confianza y fidelidad hacia ella.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

E.3.6.4. Análisis de procesos de sucesión y renovación accionarial, en especial en empresas familiares

- ❑ El relevo generacional, no es específico de un sector u otro, sino que los modelos a seguir son comunes y la especificidad del relevo lo da la propia empresa, y no el sector en el que se esté operando. Así, el perfil típico del fundador (deseo de crecimiento, ambición, control interno y poco orientado al riesgo, son sus rasgos esenciales) es lo que caracteriza a la empresa familiar, y la correcta gestión al buscar al sucesor es donde radica el éxito del traspaso de poderes. Un mal planteamiento en el relevo generacional destruye entre un 30% y un 50% de las empresas en la segunda generación, pero el 68% de las empresas familiares fracasan en la tercera generación.
- ❑ Por esta razón es necesario realizar un análisis por parte de los empresarios del sector, sobre todo los que regentan empresas de carácter familiar, sobre fórmulas adecuadas de sucesión familiar, o bien de renovación accionarial que faciliten la adquisición de las mismas y posibiliten la renovación del tejido empresarial, en especial en casos de difícil sucesión familiar en el accionariado.
- ❑ Existen adicionalmente diversas fórmulas como pueden ser la adquisición de las empresas por parte de los trabajadores y/o directivos, nuevos accionistas, etc., mediante adquisiciones apalancadas (LBO, MBO, EBO, etc.) que pueden ser una vía razonable de continuidad de múltiples empresas familiares o no familiares.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.3.6.:

Medida A.5.3.: Promoción de códigos, catálogos y acuerdos de buenas prácticas empresariales.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Eje A.6.1.: Adaptación de los aspectos socio-laborales a las necesidades del sector.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Trabajo e Inmigración.

Eje de actuación E.3.7.: Generación de empleo**INTRODUCCIÓN:**

- ❑ La fuerte estacionalidad del mercado genera una especial problemática en relación con la dimensión del parque y de las plantillas de las empresas. Pero una parte de la flota parada pone en entredicho la rentabilidad de la empresa y la eficacia de quien la gestiona. Por lo tanto, la diversificación de productos y clientes, mejorará los índices de rentabilidad y la estabilidad de las plantillas.
- ❑ Este eje redundará en la necesidad de generar un mayor empleo buscando contrataciones estables, a través de medidas de actuación que puedan hacerlo razonablemente viable dentro de las características del mercado, esta política de dimensionamiento en base a medios propios de los empresarios del sector.

OBJETIVOS:

- ❑ Generar empleo estable mediante la mayor contratación de personal de plantilla, prestando un elevado porcentaje de los servicios a los clientes con recursos propios de la empresa.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Organizaciones sindicales.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento, Ministerio de Trabajo e Inmigración.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:**E.3.7.1. Propiciar la concentración empresarial a través de acuerdos de cooperación o de integración mercantil u otras figuras entre empresas del sector del transporte por carretera, en el marco del eje E.1.5.**

- ❑ Buscar fórmulas de explotación comercial que asegure la rentabilidad de las empresas con trabajadores de plantilla y no sólo con subcontrataciones, evitando éstas especialmente en aquellos casos en que no aporten valor añadido a la empresa, lo que redundará en el incremento de empleo, la estabilidad empresarial y la prestación de un servicio de mayor calidad.

Responsable: Empresas transportistas.

E.3.7.2. Organizar la operativa del transporte buscando la máxima productividad, para reducir al máximo los costes fijos y los costes de las ineficiencias

- ❑ Tradicionalmente, y salvo servicios técnicos multitripulación, se identifica cada vehículo con un conductor como un binomio ligado. Así, la capacidad productiva del vehículo, principal «activo» de la

mayoría de los transportistas (y también principal «pasivo», por cuanto se suele adquirir con financiación bancaria), se limita y condiciona por las restricciones horarias de trabajo, conducción y descanso de ese conductor.

- ❑ Las empresas del sector deben buscar, cuando ello sea posible, mejores rendimientos de sus vehículos (del orden de 120.000 -150.000 Km anuales en ámbitos nacionales e internacionales respectivamente, utilizando un solo conductor y respetando la reglamentación social), y obtener recorridos muy superiores, con dos y hasta tres conductores que se releven por tramos (250.000-350.000 Km./año). Ello generará mayor volumen de empleo, pero costes de transporte muy inferiores, y por tanto, mayor competitividad empresarial, mayor competitividad del sector transporte y mayor rentabilidad, minimizando las condiciones más negativas para los trabajadores (pernoctas y fines de semana fuera de residencia).
- ❑ Este objetivo exige un volumen de actividad importante en las rutas de trabajo y una excelente organización operativa, por lo cual su consecución, debiendo ser un objetivo, no es de sencillo alcance, resultando indispensable la colaboración de los cargadores en el desarrollo de una operativa de este tipo (tráficos técnicos multitripulación).

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Empresas cargadoras.

E.3.7.3. Elaboración de programas de formación específicos para empresarios y profesionales del sector de transporte por carretera, en el marco del eje E.2.1.

- ❑ Como ya se ha comentado en el eje E.2.1., la formación estimula la motivación personal y puede contribuir a una política de incremento de plantillas estables.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

E.3.7.4. Desarrollo de una relación de «partenariado» entre cargador y transportistas con el fin de mejorar las relaciones y la calidad del servicio al cliente (ver medida E.2.3.4.)

- ❑ Un conocimiento mutuo de las necesidades y requisitos de las partes y una colaboración adecuada entre ellos facilita la planificación de los servicios, contribuyendo a una mayor estabilidad en el empleo.

Responsable: Empresas transportistas y empresas cargadoras.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.3.7.:

Eje A.6.1.: Adaptación de los aspectos socio-laborales a las necesidades del sector.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Trabajo e Inmigración.

Eje de actuación E.3.8.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Como ya se ha comentado anteriormente, existe una clara relación entre el tamaño de la empresa y su capacidad para invertir en la renovación de sus vehículos, en nuevas tecnologías, en formación de sus empleados, creación de redes comerciales, diversificación de productos, etc.
- ❑ El redimensionamiento de las empresas permitirá mejorar asimismo la calidad del servicio, y por tanto, mejorará la imagen de la empresa, en base a los efectos positivos en las áreas funcionales citadas en el párrafo anterior.
- ❑ En cualquier caso, la imagen de una empresa sólida, solvente y que, a ser posible, cuenta con medios propios para atender a sus clientes siempre inspira más confianza.

OBJETIVOS:

- ❑ Propiciar los acuerdos de cooperación o de integración entre empresas del sector del transporte por carretera que les permitan mejorar sus expectativas de negocio y sus resultados gracias al establecimiento de relaciones estables entre las mismas. Es decir, contribuir a la formación de entidades de mayor capacidad de gestión (bajo fórmulas diferentes) que sean capaces de transmitir una imagen positiva no sólo de la empresa sino del sector.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

Ver eje E.1.5.

Eje de actuación E.3.9.: Imagen corporativa

INTRODUCCIÓN:

- ❑ En el caso del transporte, la mejora de la imagen corporativa de la empresa no está exclusivamente centrada en tareas de marketing, sino en la calidad del propio servicio y en la competitividad del mismo.
- ❑ El objetivo de este eje de actuación es fomentar que las asociaciones y organizaciones sindicales asuman un papel proactivo en todas las actividades relacionadas con el sector que fortalezcan la transmisión de una imagen moderna, empresarial, eficiente, de prestación de un servicio imprescindible para la economía y la sociedad, en un contexto de seguridad y sostenibilidad. Asimismo, pueden aportar un apoyo importante en tareas con un fuerte impacto en la mejora profesional y social, que pueden repercutir positivamente en la eficiencia y en la transmisión de una mejor imagen del sector del transporte de mercancías por carretera, como es el caso de la formación.
- ❑ Por esta razón, las medidas de actuación en este campo deben ir encaminadas a la movilización por parte de estas entidades de los medios que tengan a su alcance para la mejora de la imagen del transporte de mercancías a través de: una comunicación efectiva de todos los aspectos positivos relacionados con el sector, elaboración de códigos deontológicos, difusión de buenas prácticas empresariales, promoción de mejoras del nivel de formación empresarial, etc.

OBJETIVOS:

- ❑ Mejorar la imagen corporativa del sector, mediante actuaciones relacionadas con el adecuado enfoque empresarial, social y de servicio de las empresas y la difusión de los aspectos positivos de su actividad.

Responsable del eje de actuación: Comité Nacional del Transporte por Carretera, asociaciones profesionales de empresas transportistas, organizaciones sindicales.

Apoyo en el desarrollo: Empresas transportistas, Asociaciones profesionales de proveedores del sector.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.3.9.1. Difundir por las asociaciones del sector transporte las buenas prácticas empresariales en la contratación, utilización y realización de los servicios de transporte

- ❑ Con esta medida se pretende que las **asociaciones divulguen la necesidad y las ventajas que supone el poseer de una buena imagen empresarial**, y la manera de obtenerla. Las asociaciones deberán difundir entre otros los siguientes aspectos:
 - Promover y alentar una mejora del nivel de formación empresarial en materia de contratación de transportes y promocionar fórmulas adecuadas y seguras de contratación y, muy especialmente, la celebración de contratos por escrito.
 - Difundir todos aquellos acuerdos avalados por pactos expresos entre organizaciones de empresas

transportistas y de usuarios del transporte, ya establecidos o que se establezcan en el futuro, acerca de buenas prácticas empresariales en la contratación, utilización y realización de los servicios de transporte, así como promocionar la adhesión a los mismos y su cumplimiento por parte de las empresas intervinientes en el mercado.

- Informar a los agentes que intervienen en el mercado de transportes de todas aquellas prácticas susceptibles de resultar contrarias al buen funcionamiento y transparencia de aquél, y cuya generalización podría contribuir al envilecimiento de las condiciones generales en que dicho mercado se desenvuelve.
- Apoyar la transparencia y buenas prácticas y censurar públicamente aquellas actuaciones susceptibles de alterar el buen funcionamiento del mercado de transporte.
- Otras.

Responsable: Asociaciones profesionales de empresas transportistas

E.3.9.2. Difusión de una imagen positiva del sector

- Se trata de que quienes ostentan la representación institucional del sector y sus trabajadores centren una parte de su actuación en ofrecer una imagen positiva del transporte de mercancías por carretera, para presentarlo como un sector necesario y seguro, dinámico y moderno, con un personal formado y especializado, que ofrece oportunidades profesionales atractivas, y que presta servicios de enorme importancia para la sociedad.
- Resulta evidente que las mejoras alcanzadas en el sector en los múltiples aspectos señalados en este Plan contribuirán a la mejora de su imagen, por lo que la posibilidad de disponer de canales de comunicación a través de los cuales se transmitan los avances que se alcanzan con el tiempo, resulta fundamental como fórmula para transmitir una imagen de evolución positiva ante el mercado y la sociedad en general.
- El Comité Nacional del Transporte por Carretera debatirá la conveniencia de elaborar un protocolo de comunicación sectorial, al que se ajustarían todas las asociaciones miembro en sus relaciones con los medios de comunicación mediante el que se garantice la transmisión de un trasfondo positivo de la imagen sectorial y, en su caso, podría crear en su seno, por vía de acuerdo, un mecanismo destinado a corregir públicamente todas aquellas manifestaciones que desenfocan la imagen del sector en su conjunto.

Responsable: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.3.9.:

Eje A.5.3.: Promoción de códigos, catálogos y acuerdos de buenas prácticas empresariales.

Responsable: Ministerio de Fomento.

EFICIENCIA SOCIAL

5.2. Mejora de la eficiencia social

- ❑ La segunda de las áreas de actuación correspondiente al ámbito empresarial se basa en una serie de líneas estratégicas que buscan el incremento de la Eficiencia Social. Es decir, líneas estratégicas dirigidas a propiciar mejoras en aquellos aspectos del transporte de mercancías por carretera que presentan un mayor impacto en la sociedad y la economía general del país.
- ❑ En este sentido, se despliega este área en tres líneas estratégicas centrales relacionadas con tres conceptos (seguridad, medio ambiente y aspectos sociolaborables), que a su vez se subdividen en múltiples ejes estratégicos que permiten establecer medidas concretas tendentes a la implantación práctica de estas líneas.
- ❑ Como se podrá observar, todos los ejes estratégicos incluidos en estas líneas han resultado incluidos también en “las líneas del área de eficiencia empresarial”, ya que el desarrollo del Plan permite apreciar que una empresa que es eficiente empresarialmente también es eficiente socialmente y que, a la inversa, una empresa comprometida en aspectos sociales relevantes puede mejorar con ello su eficiencia empresarial. Lo cual implica la existencia de una importante relación entre líneas, ejes y medidas incluidas en este área de actuación, con la del área de eficiencia empresarial, ya desarrollada en páginas anteriores.

Área de eficiencia social

Línea estratégica E.4.:
Mejora de la seguridad

Línea estratégica E.5.:
Compromiso medioambiental

Línea estratégica E.6.:
Aspectos sociolaborales

Línea E.4.: Mejora de la seguridad

- ❑ La seguridad en el transporte es uno de los pilares básicos del Libro Blanco del Transporte de la Comisión de la UE, así como también es uno de los objetivos prioritarios del Plan Estratégico de Infraestructuras de Transportes (PEIT) del Ministerio de Fomento. Existen diversas iniciativas, desarrolladas por organismos competentes en la materia, destinadas a mejorar la seguridad en el transporte de mercancías, pero se considera necesaria la investigación de nuevas medidas y su aplicación coordinada con otras iniciativas.
- ❑ Por esta razón, se considera que las empresas de transporte de mercancías por carretera deben establecer una Política Interna de Seguridad, y sus trabajadores deberán recibir la formación oportuna para aplicar medidas y adoptar comportamientos que conduzcan a conseguir mejoras en la seguridad, correspondiendo a la Administración determinar la política global de seguridad, elaborando la normativa adecuada y supervisando el cumplimiento de dicha normativa.

**Línea estratégica E.4.:
Mejora de la seguridad**

Eje de actuación E.4.1.: Renovación y mantenimiento de flota

Eje de actuación E.4.2.: Profesionalización a través de la formación de quienes trabajan en la empresa (empresarios, directivos y trabajadores)

Eje de actuación E.4.3.: Implantación de innovaciones tecnológicas tendentes a la seguridad

Eje de actuación E.4.4.: Desarrollo e implantación de procesos de gestión y formación en materia de seguridad

Eje de actuación E.4.5.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores

Eje de actuación E.4.1.: Renovación y mantenimiento de la flota

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Las políticas de renovación y mantenimiento de flota de vehículos se encuentra estrechamente vinculada a mejoras en términos de seguridad, producto de la interrelación entre esta última y la implantación de tecnología de vehículos de última generación.
- ❑ La renovación adecuada de la flota, el desarrollo de programas de mantenimiento preventivo y correctivo, impiden la aparición súbita de riesgos y permiten una conservación de los camiones en perfectas condiciones de servicio; la incorporación en ellos de los últimos avances en seguridad, es una manera en que la empresa puede contribuir a reforzar la seguridad en las carreteras y minimizar los accidentes.

OBJETIVOS:

- ❑ Incorporar vehículos más eficientes y tecnológicamente más avanzados en el transporte de mercancías por carretera con el fin de mejorar la seguridad en el desarrollo de esta actividad.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas y de fabricantes de vehículos.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento y Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

Ver eje E.3.3.

Eje de actuación E.4.2.: Profesionalización a través de la formación de quienes trabajan en la empresa (empresarios, directivos y trabajadores)

INTRODUCCIÓN:

- ❑ El factor humano tiene una importancia fundamental en la seguridad. Un componente determinante del desencadenamiento del riesgo en accidente está constituido por las actuaciones personales. En general en todos los accidentes están presentes factores de áreas tales como:
 - Técnicos: averías, inadecuación o mal funcionamiento de equipos o sistemas.
 - Organizativos: Estructuras u organigramas inadecuados o incorrectos.
 - Humanos. Comportamientos humanos incorrectos.
- ❑ Los factores organizativos y humanos proporcionarán una respuesta tanto más segura cuanto mejor sea la formación o entrenamiento y actitud de las personas que intervengan en todas las operaciones relacionadas con el transporte.

OBJETIVOS:

- ❑ Incrementar el nivel de seguridad en el transporte de mercancías por carretera a partir de la formación específica de los conductores y el resto de los profesionales de la empresa en materias relacionadas con aquella, en su triple vertiente de conducción, acondicionamiento de las mercancías y prevención de riesgos laborales.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas y organizaciones sindicales.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento, Ministerio del Interior, Ministerio de Trabajo e Inmigración, Ministerio de Educación, Política Social y Deporte, Comunidades Autónomas.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.4.2.1. Formación específica para empresas de transporte en materia de seguridad, en el marco del eje E.2.1.

- ❑ La formación a la que se refiere esta medida debe centrarse en la desarrollo e impartición de los conocimientos necesarios para las áreas específicas de la seguridad en el transporte de mercancías, incluyendo específicamente el de las mercancías peligrosas. El desarrollo de los contenidos e impartición de cursos se realizará tal y como se comenta en el eje E.2.1.
- ❑ Esta formación debe tener entre otros los siguientes contenidos:
 - **Sensibilización general**, el personal deberá conocer perfectamente las disposiciones generales de la reglamentación referente al transporte de mercancías, conocer y valorar los riesgos a que se enfrenta y prevenir los accidentes laborales.

- **Formación específica** (mantenimiento de los vehículos, uso de los medios de carga, etc.), acerca de las tareas y responsabilidades concretas del personal que intervenga en dichas actividades, incluyendo, cuando sea necesario, disposiciones relativas a otros modos de transporte.
- Formación en materia de seguridad en relación al transporte de mercancías, el personal deberá recibir una formación que trate los riesgos y peligros que se presentan en el transporte de las mercancía adaptándose la gravedad de los riesgos de los daños o de exposición en que se pueda incurrir en caso de incidente durante el transporte, incluyendo la carga y descarga de éstas. La formación dispensada deberá tener como objeto sensibilizar al personal sobre el conjunto de los procedimientos a seguir para la manipulación y acarreo de las mercancías en condiciones de seguridad, y los procedimientos de emergencia en caso de incidente o de accidente.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.4.2.:

Eje A.5.1.: Apoyo a la formación.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación, Política Social y Deporte y Comunidades Autónomas.

Eje de actuación E.4.3.: Implantación de innovaciones tecnológicas tendentes a la seguridad

INTRODUCCIÓN:

- ❑ La disminución de accidentes resulta de vital importancia, por lo que se están implantando y desarrollando diversos productos tecnológicos diseñados específicamente para el aumento de la seguridad en las carreteras.
- ❑ Mediante estos sistemas, se incrementará no sólo la seguridad, sino la satisfacción de los clientes y también la rentabilidad económica (derivada del ahorro en costes por accidentes).
- ❑ Algunos ejemplos son:
 - **El programa E-MERGE.** Se trata de un sistema de llamadas de emergencia embarcado. El dispositivo avisa a policía, bomberos y servicios sanitarios de forma inmediata cuando ocurre un accidente.
 - **El Tacógrafo Digital:** registra el tiempo, la velocidad y la distancia recorrida, conservando la información durante un año. También detecta anomalías que puedan producirse. Contribuye a reducir las presiones a que, en determinados casos puedan estar sometidos los conductores para que no respeten los tiempos de conducción y descanso, en tanto que resulta un instrumento de control más fiable. Admite conexión a otros elementos de control que facilitan la compilación y control de múltiples datos relativos a la explotación del vehículo.
 - **Copiloto Tecnológico (TCD):** ayuda al mantenimiento de la concentración, avisando al conductor si entra en fase de presueño, es decir, cuando no percibe movimiento frecuente en él. Si no hay respuesta por parte del conductor, el sistema actúa sobre el vehículo, para evitar que se produzca un accidente.
 - **Simulador de conducción:** mediante este programa de conducción que simula situaciones reales, los conductores pueden perfeccionar su técnica y desarrollar cualidades para responder ante situaciones de riesgo.
 - Etc.

OBJETIVOS:

- ❑ Incrementar el nivel de seguridad en el transporte de mercancías por carretera a partir de la aplicación de nuevas tecnologías.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

E.4.3.1. Implantación de las TIC y otras tecnologías en la empresa (ver eje E.2.2.)

- ❑ Existen en el mercado numerosas aplicaciones y nuevas tecnologías que se pueden implantar en la empresa que mejoran la seguridad del transporte, como son los sistemas de gestión de flotas, sistemas in-

teligentes que analizan el grado de concentración del conductor, etc. En el eje E.2.2. se detalla como analizar las nuevas tecnologías que se pueden implantar.

Responsable: Empresas transportistas.

E.4.3.2. Formación específica para empresas de transporte en materia de seguridad, en el marco del eje E.2.1.

- La formación específica en la adecuada utilización de las nuevas tecnologías que contribuyan a mejorar la seguridad.

Responsable: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.4.3.:

Eje A.5.4.: Apoyo a la implantación de nuevas tecnologías.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Eje de actuación E.4.4.: Desarrollo e implantación de procesos de gestión y formación en materia de seguridad

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Como ya se ha comentado anteriormente, el transporte de mercancías por carretera se enfrenta a la necesidad de aumentar la seguridad y, para ello, es necesario adoptar medidas específicas relacionadas con el incremento de la seguridad tanto de los trabajadores del sector como de los usuarios de la carretera. Por todo ello se debe profesionalizar en esta materia a este colectivo lo que realzará, a su vez, la imagen de la profesión.
- ❑ Este eje, por tanto, se centra en la necesidad de implantar en las empresas procesos de gestión que incrementen la seguridad del servicio de transporte, así como realizar cursos de formación especializada al personal involucrado en estos procesos, con el fin de incrementar la seguridad dentro de los almacenes, durante el transporte, y en las operaciones de carga, descarga y manipulación de las mercancías, especialmente de las mercancías peligrosas.

OBJETIVOS:

- ❑ Incrementar el nivel de seguridad en el transporte de mercancías a través de la implementación de procesos de gestión de la seguridad y la formación en esa materia.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas, empresas cargadoras y sus asociaciones profesionales.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

Ver eje E.2.6.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación E.4.4.:

Medida A.1.3.3.: Intensificar la coordinación y cooperación de la actuación de la Inspección del Transporte Terrestre con las inspecciones laboral y fiscal en relación con las empresas transportistas que operan en el mercado.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Economía y Hacienda y Ministerio de Trabajo e Inmigración.

Medida A.2.4.1.: Establecimiento y puesta en funcionamiento de áreas de servicio y áreas de descanso, en el marco del programa de explotación de carreteras contemplado en el PEIT.

Responsable: Ministerio de Fomento, Comunidades Autónomas y Administraciones locales.

Medida A.4.2.2.: Creación de nuevos observatorios y herramientas destinadas a proporcionar información objetiva y actualizada en relación con el sector de transporte en aquellas materias que así lo requieran (seguridad, nuevas tecnologías, certificaciones, transporte intermodal, medio ambiente, etc.).

Responsable: Ministerio de Fomento.

Eje de actuación E.4.5.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Como ya se ha comentado anteriormente, la dimensión de las empresas influye en su capacidad financiera y operativa. Las empresas con mayor capacidad financiera y, gestionadas eficientemente, pueden contar con una flota de vehículos más moderna, así como con aplicaciones tecnológicas capaces de reducir los niveles de siniestralidad, por lo que resulta fundamental una reestructuración del tejido empresarial para mejorar los niveles de seguridad.

OBJETIVOS:

- ❑ Propiciar los acuerdos de cooperación o de integración entre empresas del sector del transporte por carretera que les permitan mejorar sus expectativas de negocio y sus resultados gracias al establecimiento de relaciones estables entre las mismas. Es decir, contribuir a la formación de entidades de mayor capacidad de gestión (bajo fórmulas diferentes) en los que todas ellas encuentren más ventajoso trabajar de forma agrupada que trabajando de forma individual, permitiendo a su vez, la realización de la formación, organización y de las inversiones correspondientes para incrementar los niveles de seguridad vinculados al desarrollo de la actividad.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

Ver eje E.1.5.

Línea E.5.: Compromiso medioambiental

- ❑ El transporte debe desarrollarse en un contexto de sostenibilidad, entendiendo este concepto en su triple contenido social, económico y ambiental. Las empresas deben incluir el concepto de sostenibilidad en sus planes operativos y en la elaboración de sus ofertas.
- ❑ Según el Protocolo de Kyoto, la economía mundial debe colaborar activamente en el objetivo global de reducir en un porcentaje aproximado del 5%, dentro del período 2008-2012, la emisión de gases causantes del calentamiento global. En esta línea de actuación se estableció el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE donde España, como Estado Miembro, dispone de 400,7 MT de CO2 promedio anual asignado entre 2005-2007.
- ❑ Siguiendo estas pautas, la Unión Europea (Libro Blanco del Transporte) y España (PEIT) han optado por una estrategia de desarrollo sostenible, que comporta una política de transporte encaminada a corregir la relación que existe entre crecimiento económico y tráfico, y la reducción de los niveles de congestión, ruido y contaminación, junto con otros costes sociales y medioambientales.
- ❑ Para ello resulta necesario cambiar algunos de los condicionantes que están en la base del comportamiento del transporte, teniendo en cuenta que la demanda de transporte se genera por la necesidad de movilidad. La dispersión de las áreas de generación y atracción de cargas y áreas industriales origina un impacto negativo derivado del transporte que general. No obstante, se trata de una cuestión de difícil solución, que podría, incluso, agravarse con los procesos de deslocalización en curso.
- ❑ Además de tratar de influir sobre la movilidad con una adecuada planificación territorial e industrial, con las dificultades de llevarlas a cabo, hay que considerar que el transporte es un servicio en el que la organización juega un papel fundamental. No se trata sólo de un problema de medios técnicos, y por ello corresponde a las empresas en gran medida resolver esta problemática con múltiples procesos de gestión optimizada.
- ❑ El transporte por carretera esta haciendo ya grandes esfuerzos en minimizar algunos impactos ambientales, como son las emisiones de gases. Según estudios realizados recientemente al respecto en Francia, los vehículos pesados utilizados polucionaron en 2006 diez veces menos que en 1990, y la contaminación acústica que genera se ha reducido en ese periodo del orden de diez veces. Pero otros efectos ambientales, como la congestión, en especial en determinadas zonas, subsiste con el aumento de los vehículos, y ello hace imprescindible redoblar los esfuerzos de mejora en estas materias.
- ❑ Como grandes objetivos para la disminución del impacto ambiental del sistema de transporte de mercancías, pueden señalarse los siguientes:
 - Mejorar la planificación en la organización del transporte.
 - Minimizar la congestión.
 - Mejorar las infraestructuras de transporte, en especial en los puntos más afectados (cuellos de botella).
 - Minimizar la contaminación atmosférica reduciendo las emisiones de gases con efecto invernadero.
 - Reducir la contaminación acústica y molestias provocadas por el transporte de mercancías.

**Línea estratégica E.5.:
Compromiso medioambiental**

Eje de actuación E.5.1.: Renovación y mantenimiento de flota

Eje de actuación E.5.2.: Adaptabilidad al transporte intermodal

Eje de actuación E.5.3.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores

Eje de actuación E.5.1.: Renovación y mantenimiento de la flota**INTRODUCCIÓN:**

- ❑ Como se muestra en los contenidos incluidos en el eje 3.3., una medida específica en el proceso de renovación de flota consiste en la adopción de motores menos contaminantes (ya en vigor la norma Euro IV, prevista para el 1 de octubre de 2009 la entrada en vigor de la Euro V), que ha reducido en el entorno del 90% las emisiones contaminantes respecto a 1990, y las reducirá aún más en años próximos.
- ❑ En esta línea, los camiones deberán adaptarse a los acuerdos adoptados en la reunión de Jefes de Gobierno de marzo de 2007 en Alemania, que señala porcentajes de consumo de biocombustibles progresivamente en aumento para los próximos años, los cuales, además de contribuir al uso de energías renovables y disminuir la dependencia de España de los productos de petróleo y gas natural, genere menos emisiones contaminantes a la atmósfera.
- ❑ De igual manera, los procesos de renovación de flota disminuyen otros efectos nocivos sobre el medio ambiente e incrementan el confort de la población (contaminación acústica, vibraciones...), efectos en los cuales ha habido asimismo enormes avances en los últimos 15 años (disminución del 90% de ruidos).
- ❑ Por último, esta política de renovación de flota no debe descartar la posibilidad de proponer, cuando se estimen necesarias, modificaciones en las Directivas y legislaciones nacionales de pesos y dimensiones de los vehículos, estudiando la utilización de vehículos de mayor MMA, carga útil o dimensiones, que podría reducir significativamente el número de camiones en la carretera sin disminuir la movilidad de las mercancías, cuestión obviamente sujeta a las características de las carreteras, de la seguridad vial y de su impacto en la oferta de transporte.

OBJETIVOS:

- ❑ Incorporar vehículos más eficientes en el transporte de mercancías por carretera, con el fin de mejorar la eficiencia energética, la seguridad y disminuir el impacto medioambiental.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas y de fabricantes de vehículos.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento y Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

Ver eje E.3.3.

Eje de actuación E.5.2.: Adaptabilidad al transporte intermodal

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Como ya se ha comentado, la intermodalidad (ya llamada por algunos el quinto modo de transporte), es un objetivo central para alcanzar de manera «amigable» entre los operadores de los diversos modos una nueva redistribución modal de tráfico.
- ❑ Actualmente la distribución modal del sistema de transporte presenta una gran preponderancia de la carretera, modo que, aunque de manera decreciente, genera importantes efectos externos negativos, derivados de la congestión, accidentes, contaminación atmosférica y acústica. En este sentido, el objetivo de la política común de transportes de la UE (desarrollada en el Libro Blanco) es promover la movilidad sostenible, es decir promover servicios de transporte eficientes, adecuados en costes, seguros y ambientalmente limpios, aspectos sobre los que incide profundamente el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transportes (PEIT) del Ministerio de Fomento.
- ❑ Este concepto de transporte sostenible ambientalmente supone pasar de las tradicionales políticas unimodales, que consideran cada modo de forma individualizada, a una concepción integral del sistema de transportes, que potencie las cadenas de transporte que usan en cada tramo el modo de transporte más adecuado, haciendo óptimo cada uno de los modos y la cadena en su conjunto (comodalidad).
- ❑ Conviene, por tanto, que las empresas de transporte por carretera tomen la iniciativa o participen en este proceso de desarrollo de la intermodalidad, para lo cual deben buscar la tecnología, la capacitación y los recursos necesarios para ello.

OBJETIVOS:

- ❑ Mejorar las prácticas medioambientales de la empresa de transporte por carretera mediante su participación en cadenas de transporte intermodal.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

Ver eje E.2.5.

Eje de actuación E.5.3.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores

INTRODUCCIÓN:

- ❑ El adecuado dimensionamiento de las empresas del sector transporte por carretera mejora su capacidad financiera y facilita una gestión eficiente de la flota y la implantación de nuevas tecnologías, lo que permite incorporar aspectos asociados a la sostenibilidad del transporte, dentro de los cuales el compromiso medioambiental resulta uno de los vértices fundamentales.

OBJETIVOS:

- ❑ Propiciar los acuerdos de cooperación o de integración entre empresas del sector del transporte por carretera que les permitan mejorar sus expectativas de negocio y sus resultados, mejorando su capacidad financiera, tecnológica y formativa, lo que les permitirá poner en práctica una política medioambiental adecuada.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

Ver eje E.1.5

Línea E.6.: Aspectos sociolaborales

- ❑ El ámbito socio-laboral se encuentra profundamente asociado a las anteriores líneas estratégicas, en virtud de lo sensibles que resultan las condiciones laborales para un adecuado desarrollo de la actividad (el transporte es una actividad de servicios, donde el factor humano es crítico en su prestación), lo que repercute sobre la eficiencia de las empresas, y en consecuencia en sus trabajadores.
- ❑ En este sentido, se consideran dos ejes de desarrollo; el primero se refiere a la optimización de los beneficios sociales que dan las empresas a sus trabajadores, para lo cual es conveniente considerar las necesidades de cuantos trabajan en y con la empresa; el segundo eje se asocia al desarrollo de políticas específicas que promuevan la incorporación de plantilla propia en las empresas de transporte, generando empleo estable y de calidad, en un contexto de rentabilidad y afianzamiento en el mercado de las empresas y de adecuado desarrollo profesional de los trabajadores.
- ❑ A éstas, se añade un tercer eje de actuación, que propone, una vez más, las múltiples formas de redimensionamiento empresarial que han sido expuestas en otras líneas y ejes estratégicos de este Plan, como fórmula más segura de hacer viables los anteriores.

Línea estratégica E.6.: Aspectos sociolaborales

Eje de actuación E.6.1.: Optimización de los beneficios sociales para cuantos trabajan en y con la empresa

Eje de actuación E.6.2.: Generación de empleo

Eje de actuación E.6.3.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores

Eje de actuación E.6.1.: Optimización de los beneficios sociales para cuantos trabajan en y con la empresa**INTRODUCCIÓN:**

- ❑ Como ya se ha expuesto los programas de beneficios sociales son una fórmula de la que dispone la empresa para mejorar las condiciones sociolaborales de los trabajadores, lo que implica el incremento de la motivación del personal y por tanto la eficiencia empresarial y social.

OBJETIVOS:

- ❑ Mejorar la imagen de las empresas mediante la aportación de mayores beneficios sociales para cuantos trabajen con la empresa aumentando el bienestar de los mismos.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas y sus trabajadores.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas y organizaciones sindicales.

Administraciones de relación: Ministerio de Trabajo e Inmigración.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

Ver eje E.3.6.

Eje de actuación E.6.2.: Generación de empleo

INTRODUCCIÓN:

- De acuerdo con lo expuesto en el eje de actuación E.3.7., es conveniente que las empresas busquen contrataciones laborales estables, es decir, de larga duración, que aportan una mayor eficiencia en la prestación de los servicios debido a la mayor motivación del personal en el trabajo que realizan, derivado de su afianzamiento en la empresa, y por su mayor conocimiento e implicación en la misma.

OBJETIVOS:

- Generar empleo estable mediante la mayor contratación de personal de plantilla, en un esquema de incremento de calidad, estabilidad y rentabilidad empresarial.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Organizaciones Sindicales.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento, Ministerio de Trabajo e Inmigración.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

Ver eje E.3.7.

Eje de actuación E.6.3.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores

INTRODUCCIÓN:

- ❑ La empresas con mayor capacidad financiera y eficientes empresarialmente son genéricamente capaces de ofrecer mayores beneficios sociales tanto a sus trabajadores como a la sociedad en general, ya que pueden dedicar más recursos a la formación de los trabajadores, establecer contratos de larga duración con ellos, inversión en equipos más seguros y menos contaminantes, etc.

OBJETIVOS:

- ❑ Propiciar los acuerdos de cooperación o de integración entre empresas del sector del transporte por carretera que les permitan mejorar su posición competitiva en el mercado, y, en base a su capacidad comercial y operativa y en un esquema de relación más estable con sus clientes, afianzar las relaciones laborales con sus trabajadores.

Responsable del eje de actuación: Empresas transportistas.

Apoyo en el desarrollo: Asociaciones profesionales de empresas transportistas.

Administraciones de relación: Ministerio de Fomento.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

Ver eje E.1.5.

5.3. Resumen de líneas estratégicas del ámbito de las empresas

5.3.1. Ejes de actuación por temas

5.3.2. Orientaciones sobre las prioridades en el ámbito del Plan referido a las empresas

5.3.3. Cronogramas orientativos de implantación de medidas

5.3.1. Ejes de actuación por temas

□ A continuación se muestran los distintos ejes de actuación reagrupados por los principales temas de actuación:

ÁREA DE LAS EMPRESAS	Socio-laboral	Profesionalización	Seguridad	Infraestructuras	Intermodalidad	Sostenibilidad	Nuevas tecnologías	Gestión empresarial	Organización del mercado
MEJORA DE LA EFICIENCIA EMPRESARIAL									
Línea estratégica E.1.: Incremento de la eficacia empresarial									
Eje de actuación E.1.1.: Extensión de la gama de servicios que oferta la empresa		✓		✓					
Eje de actuación E.1.2.: Adaptabilidad de la empresa a los cambios del mercado	✓	✓						✓	✓
Eje de actuación E.1.3.: Optimización de costes	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Eje de actuación E.1.4.: Mejora de la capacidad de comercialización		✓					✓	✓	✓
Eje de actuación E.1.5.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓
Línea estratégica E.2.: Incremento de la calidad del servicio ofertado									
Eje de actuación E.2.1.: Profesionalización a través de la formación de quienes trabajan en la empresa	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	
Eje de actuación E.2.2.: Mejora de la respuesta tecnológica de la empresa		✓					✓	✓	✓
Eje de actuación E.2.3.: Transparencia en la relación entre transportistas y cargadores								✓	✓
Eje de actuación E.2.4.: Capacidad para mantener una política de precios competitivos		✓					✓	✓	✓
Eje de actuación E.2.5.: Capacidad para dar respuesta a la demanda intermodal		✓		✓				✓	
Eje de actuación E.2.6.: Desarrollo e implantación de procesos de gestión y formación en materia de seguridad		✓	✓					✓	
Eje de actuación E.2.7.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓
Línea estratégica E.3.: Mejora de la Imagen de la Empresa									
Eje de actuación E.3.1.: Transparencia en la relación entre empresas transportistas y cargadores								✓	✓
Eje de actuación E.3.2.: Implantación de nuevas tecnologías, ligada a la modernidad e innovación							✓	✓	✓
Eje de actuación E.3.3.: Renovación y mantenimiento de flota		✓	✓			✓	✓	✓	✓
Eje de actuación E.3.4.: Acceso a las certificaciones y acreditaciones de calidad								✓	✓
Eje de actuación E.3.5.: Compromiso medioambiental		✓				✓	✓	✓	
Eje de actuación E.3.6.: Optimización de los beneficios sociales para cuantos trabajan en y con la empresa	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	
Eje de actuación E.3.7.: Generación de empleo	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
Eje de actuación E.3.8.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓
Línea estratégica E.4.: Mejora de la seguridad									
Eje de actuación E.4.1.: Renovación y mantenimiento de la flota		✓	✓			✓	✓	✓	✓
Eje de actuación E.4.2.: Profesionalización a través de la formación de quienes trabajan en la empresa	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	
Eje de actuación E.4.3.: Implantación de innovaciones tecnológicas tendentes a la seguridad		✓	✓					✓	✓
Eje de actuación E.4.4.: Desarrollo e implantación de procesos de gestión y formación en materia de seguridad		✓	✓					✓	
Eje de actuación E.4.5.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓
Línea estratégica E.5.: Compromiso medioambiental									
Eje de actuación E.5.1.: Renovación y mantenimiento de la flota		✓	✓			✓	✓	✓	✓
Eje de actuación E.5.2.: Adaptabilidad al transporte intermodal		✓			✓			✓	
Eje de actuación E.5.3.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓
Línea estratégica E.6.: Aspectos sociolaborales									
Eje de actuación E.6.1.: Optimización de los beneficios sociales para cuantos trabajan en y con la empresa	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	
Eje de actuación E.6.2.: Generación de empleo	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
Eje de actuación E.6.3.: Redimensionamiento empresarial y/o comercial, como fórmula para alcanzar los objetivos anteriores	✓	✓	✓			✓	✓	✓	✓

5.3.2. Orientaciones sobre las prioridades en el ámbito del Plan referido a las empresas

- ❑ Como se ha indicado en la introducción del Plan, al desarrollar cada una de las líneas que integran el ámbito relativo a las empresas se ha pretendido señalar todas las medidas que podrían contribuir a la mejora de un aspecto concreto de la actividad de las empresas. Por eso, si una misma medida puede contribuir a la mejora de más de un aspecto, aparece repetida en las distintas líneas o ejes del Plan que abordan cada uno de esos aspectos.
- ❑ Ello puede contribuir, como se ha señalado, al establecimiento de prioridades en su línea de actuación por parte de las empresas. Si una misma medida aparece en muchas de las líneas de actuación recomendadas quiere significar que su implementación tiene efectos beneficiosos en una multiplicidad de facetas de la empresa; por el contrario, si sólo aparece en una línea, indica que, aún siendo importante, el esfuerzo de ponerla en práctica sólo contribuye a mejorar un aspecto concreto de la empresa.
- ❑ Abordando la puesta en marcha de una misma medida que aparezca en distintas líneas o ejes, se conseguirá, mediante esta sola actuación, mejorar simultáneamente los distintos aspectos a que se encuentran referidos cada uno de esos ejes y líneas.
- ❑ Con independencia de cual sea el análisis que, partiendo de su situación particular, pueda hacer cada empresa, cabe destacar algunas medidas que, por su efecto positivo multiplicador, pudiera considerarse más rentable emprender con carácter prioritario en términos generales.

- ❑ En primer lugar, destacan las actuaciones tendentes a alcanzar una **adecuada dimensión empresarial y/o comercial**. El redimensionamiento de las empresas como fórmula para alcanzar los distintos objetivos del Plan se encuentra presente como uno de los ejes de actuación en todas y cada una de las líneas estratégicas recomendadas a las empresas.

El redimensionamiento empresarial es uno de los temas que se abordan directamente en 13 de los ejes de actuación contemplados en el Plan y constituye el contenido concreto de 16 de las medidas propuestas.

Parece, así, que alcanzar una correcta dimensión comercial y empresarial tendrá efectos beneficiosos de carácter general para la empresa, facilitando y, en muchos casos, posibilitando, que se aborden el resto de las medidas contempladas en el Plan.

- ❑ A la par con los temas referidos a la dimensión de la empresa, cabe situar todas las cuestiones referidas a la **profesionalización de los empresarios y demás personal que trabaja en la empresa, ligada a la formación**.

Los temas de formación se encuentran presentes en cuatro de las líneas que integran el ámbito de actuación de las empresas, ligados al incremento tanto de la eficacia empresarial como de la calidad del servicio ofertado y a la mejora de la imagen de la empresa, así como a la mejora de la seguridad.

La profesionalización de las empresas, ligada a la correcta formación de quienes las integran, se aborda en diecisiete ejes de actuación de los que se contemplan en el Plan y constituye el contenido concreto de veintidós de las medidas propuestas.

Como se ha indicado, de la efectiva profesionalidad del propio empresario y de sus trabajadores dependerá su capacidad para gestionar una empresa de mayor tamaño y capaz de prestar servicios progresivamente más diversificados, complejos y tecnificados. También, pues, aquí nos encontramos con una serie de actuaciones clave para la eficaz puesta en marcha de todas las demás que se contemplan en el Plan.

- ❑ Junto a las anteriores, cabe destacar aquellas actuaciones encaminadas a mejorar los criterios y procedimientos utilizados por las empresas en materia de **contratación con clientes y proveedores**, presente en tres de las líneas de actuación (incremento de la eficacia empresarial, incremento de la calidad del

PETRA II

servicio ofertado y mejora de la imagen de la empresa) y que se integra en cuatro de los ejes de actuación y constituye el contenido de dieciséis de las medidas propuestas.

Íntimamente ligadas a la anterior, tienen, asimismo, una presencia significativa en el Plan todas las cuestiones relativas a **innovación tecnológica**, presente en cuatro de las líneas de actuación (incremento de la eficacia empresarial, incremento de la calidad del servicio ofertado, mejora de la imagen de la empresa y mejora de la seguridad) y que se integra en seis de los ejes de actuación y constituye el contenido de nueve de las medidas propuestas, y las actuaciones referidas a una más correcta **planificación y ejecución de los servicios**, presentes en tres de las líneas de actuación (incremento de la eficacia empresarial, incremento de la calidad del servicio ofertado y mejora de la imagen de la empresa) y que se integra en cuatro de los ejes de actuación y constituye el contenido de siete de las medidas propuestas.

