

LA GESTIÓN DE MUELLES DE CARGA Y DESCARGA EN ESPAÑA 2023

Estudio sobre los tiempos de espera en los almacenes
y el impacto de la prohibición de la carga y descarga
en la eficiencia de los procesos logísticos

Edita:**CEL y CargoON****Autores del texto:****Roberto García**, Comunicación CargoON Iberia**Nuria Martínez**, Responsable de Proyectos de CEL**Verónica Rodríguez**, Responsable de Marketing CargoON Iberia**Dirección técnica:****Gisèle Muñoz**, Directora de Innovación y Desarrollo de CEL**Monika Kulej**, Responsable de Comunicación CargoON**Diseño gráfico y maquetación:****Anna Sikora**, Diseñadora Gráfica en Trans.eu

Índice de contenidos

1. Introducción: Sobre el estudio	4
1.1 Carta de bienvenida	4
1.2 Descripción y objetivos	6
1.3 Perfil de la muestra y metodología	6
2. Contexto	8
3. Radiografía del sector	12
3.1 Análisis del volumen de cargas y envíos de transporte de mercancías y operadores logísticos en España	12
3.2 Los tiempos de espera en los muelles: un factor crítico para la eficiencia y productividad de la actividad logística	15
3.3 ¿Qué factores contribuyen a los largos tiempos de espera en los muelles de carga y descarga?	16
3.4 El nuevo marco normativo: Real Decreto Ley 3/2022	19
4. Resumen ejecutivo	22
5. Los tiempos de espera en los muelles de carga y descarga	27
6. Cómo ha afectado la prohibición de la carga y la descarga	33
7. Impacto de la tecnología en la gestión de muelles de carga y descarga en la logística española	36
8. Plan de recuperación, transformación y resiliencia del MITMA	42
9. Bienestar y descanso de los conductores	44
10. Conclusiones del estudio	48

1

Introducción: Sobre el estudio

1.1 Carta de Bienvenida



**Ramón
García**

Director General
**Centro Español
de Logística**

Estimado/a lector/a,

En un mundo interconectado, la colaboración y la alineación estratégica entre cargadores y transportistas son esenciales para satisfacer las necesidades del cliente. Por eso, este estudio, llevado a cabo con CargoON, parte del grupo Trans.eu, es una herramienta fundamental, porque nos proporciona una visión precisa de la dinámica en los almacenes, nos ayuda a comprender la situación actual y nos permite

identificar oportunidades para mejorar la coordinación entre todos los actores de la cadena de suministro. Para superar los desafíos identificados, estamos comprometidos con el fomento de las tecnologías de vanguardia. Estas herramientas nos brindan una visibilidad en tiempo real de la cadena de suministro, permitiéndonos tomar decisiones informadas y planificar de manera más efectiva.

La creciente demanda y la congestión en las infraestructuras viales ha convertido los muelles de carga en puntos críticos. Ineficiencias en la gestión y falta de previsión resultan en sobrecostos y pérdida de competitividad.

Por eso es imperativo que los actores de la cadena colaboren y compartan la información entre ellos apoyándose en la implementación de tecnologías innovadoras para descongestionar las redes de abastecimiento y garantizar una producción y distribución eficiente y sostenible.



**Antoine
Bertrandy**

CEO
**CargoON, parte del
Grupo Trans.eu**

Estimados/as colegas,

Es un placer daros la bienvenida a este estudio pionero que hemos elaborado en colaboración con el Centro Español de Logística sobre la incidencia de los tiempos de espera en los muelles de carga y su impacto en la eficiencia del sector del transporte y la logística en España.

Como CEO de CargoON, me enorgullece ser uno de los promotores de este estudio que, sin duda, arrojará luz sobre desafíos cruciales a los que se enfrenta hoy el sector, especialmente tras los recientes cambios normativos.

Vivimos en una época de grandes disrupciones en las cadenas de suministro, donde la eficiencia se ha convertido en un factor determinante para el éxito. Los almacenes juegan un papel central en esta ecuación, ya que son los puntos de convergencia donde los productos pasan antes de llegar a manos del consumidor. Sin embargo, los dilatados tiempos de espera a los que tienen que enfrentarse transportistas

y cargadores a la hora de llevar a cabo las operaciones de carga y descarga son un punto crítico para el sector que afecta directamente a la rentabilidad y a la satisfacción del cliente.

Somos conscientes de que las nuevas regulaciones, como la prohibición de la carga y descarga por parte del conductor, han hecho que muchos de vosotros os hayáis tenido que enfrentar a nuevos desafíos. Por ello, este estudio busca comprender a fondo el escenario actual y, a través de la opinión de actores importantes dentro del sector y de casos prácticos, proponer nuevos puntos de vista que contribuyan a una cadena de suministro más eficiente y sostenible.

En este contexto, no podemos pasar por alto el papel fundamental de la tecnología. Como proveedor tecnológico, entendemos que la innovación y la digitalización son claves para optimizar los procesos logísticos. La tecnología no solo puede reducir los tiempos de espera, sino que también puede mejorar la comunicación entre todos los actores que intervienen en la cadena de suministro, proporcionando visibilidad en tiempo real, la toma de decisiones basada en datos y la automatización de tareas repetitivas.

Nuestro deseo es que este estudio no solo sea una fuente de información valiosa, sino también un punto de partida para el cambio y la innovación en nuestra industria. Desde CargoON estamos comprometidos en seguir desarrollando soluciones tecnológicas que marquen la diferencia en nuestro sector y nos permitan emprender un viaje juntos hacia la excelencia logística.

Todas las cifras, datos y porcentajes incluidos en este estudio se han obtenido a través de la opinión subjetiva de profesionales de la logística y del transporte que han participado en el sondeo.

El CEL y CargoON no asumen ninguna responsabilidad en lo relativo a la exactitud de la información proporcionada, ni por las consecuencias de cualquier decisión tomada a partir del contenido aquí proporcionado.

Os deseamos que disfrutéis de la lectura.

El equipo de CEL y CargoON

1.2 Descripción y objetivos

A lo largo de este estudio, elaborado conjuntamente por el **Centro Español de Logística (CEL) y CargoON**, comprobaremos **cómo afronta el sector del transporte y la logística en España las operaciones de carga y descarga**; los tiempos de espera medios en los almacenes españoles; la afectación que ha tenido el nuevo marco normativo y el nivel de implantación de herramientas tecnológicas para la gestión digital de muelles por franjas horarias.

La incesante demanda de bienes y la creciente congestión en las infraestructuras viales han convertido los **muelles de carga en puntos críticos para la logística**. Para muchos cargadores y empresas de transporte, el proceso de carga o descarga de mercancías en los almacenes está asociado al caos, las largas esperas y, en ocasiones, a la fricción entre el personal del almacén y el conductor.

Cuando el transporte no llega a tiempo, no solo el nivel de servicio puede verse afectado, sino que, además, esta ineficiencia derivada de la gestión de muelles y la falta de previsión ante eventuales cambios provoca **sobrecostos y pérdidas de competitividad**.

Aunque el **nivel de digitalización de las empresas cargadoras en España** ha experimentado un crecimiento significativo en los últimos años, la **brecha digital**, especialmente entre las pequeñas y medianas empresas (pymes), sigue siendo un obstáculo importante. Muchas no han adoptado todavía plenamente la tecnología, sea por la falta de recursos o de conocimientos técnicos o por la resistencia al cambio dentro de la cultura empresarial.

El **objetivo** de este estudio es extraer conclusiones que nos permitan evaluar las necesidades reales de fabricantes, distribuidores y transportistas, a la vez que indagamos más en el grado de penetración de soluciones digitales en el sector como fuente de mejora.

El resultado es esta **radiografía sobre los tiempos de espera en los muelles**, el impacto de la **nueva normativa** en las operaciones de carga y descarga y el grado de penetración de la **tecnología** para la mejora de la eficiencia de los almacenes.

1.3 Perfil de la muestra y metodología

El presente informe se ha llevado a cabo con los resultados de un sondeo en el que han participado **150 directoras y directores de logística, responsables de tráfico y otros perfiles clave del sector**.

A través de un cuestionario online lanzado a la base de datos del CEL, se les ha preguntado, en distintos bloques temáticos, sobre su experiencia con la **gestión de los muelles** de carga y descarga (tiempos de espera medio, principales afectaciones e impacto de la nueva normativa); así como sobre el **uso de tecnología** para la gestión eficiente de muelles, el programa de **ayudas a la digitalización del MITMA y las buenas prácticas** en los centros logísticos en relación con los conductores.

Uno de los aspectos que debemos tener en consideración antes de sumergirnos en el estudio es conocer el **perfil de los encuestados a partir del volumen de cargas que gestionan***. De este modo, el volumen de cargas movidas y la clasificación de empresas según su tamaño proporcionan una primera radiografía del tipo de actividad que se desempeña en el sector, lo que sirve, asimismo, como base para ubicar un contexto del análisis realizado.

* Esta información se ha extraído de las respuestas dadas por las propias empresas cargadoras y de transporte que han participado en el sondeo.

PERFIL EMPRESAS CARGADORAS ENCUESTADAS

Comenzando por el perfil de los **cargadores**, el **27,6% realiza más de 30.000 operaciones de transporte al año**, lo que implica su condición de “gran empresa”. Por su nivel de actividad, es fácil deducir que poseen una mayor capacidad de resistencia ante los desafíos que desgranaremos a lo largo del informe. En el lado opuesto está el **28,6% de pequeños cargadores, que realiza menos de 5.000**

operaciones al año. Si bien mueven un menor volumen de carga, desempeñan un papel significativo en el mercado y contribuyen de manera importante a la economía local y regional. El mayor colectivo del espectro encuestado, concretamente el **43,9%**, está compuesto por **cargadores medianos**, que realizan entre **5.000 y 30.000 operaciones al año**.

VOLUMEN DE OPERACIONES DE TRANSPORTE | CARGADORES

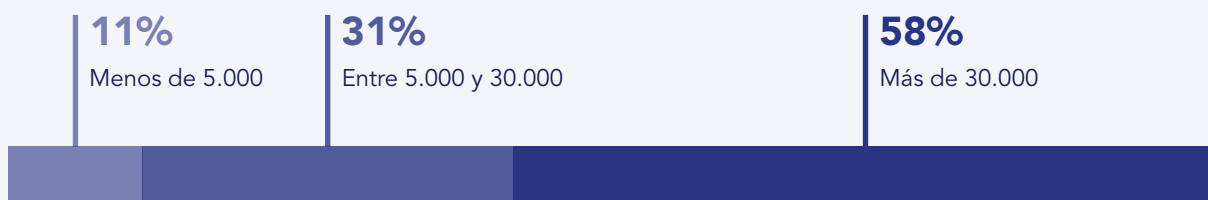


PERFIL DE EMPRESAS DE TRANSPORTE Y OPERADORES LOGÍSTICOS ENCUESTADOS

En cuanto al perfil de **empresas de transporte y operadores logísticos**, la muestra se compone de sociedades que en un **58,3% realiza más de 30.000 operaciones de transporte anuales**. El **30,6%** de encuestados lleva a cabo **entre 5.000 y 30.000** operaciones de transporte, mientras que el **11% no su-**

pera las 5.000 operaciones. Estos datos se pueden interpretar como un reflejo de la **atomización del sector del transporte de mercancías por carretera en España**, donde un número significativo de pequeñas empresas y microempresas realizan un altísimo volumen de operaciones.*

VOLUMEN DE OPERACIONES DE TRANSPORTE | TRANSPORTISTAS



* Hay que tener en cuenta que las grandes empresas de transporte (con más de 499 empleados) representan solo el 0,2% de las 63.528 que existen en total en el país, según los datos de registro de la Seguridad Social en 2022.

2

Contexto

Hasta llegar al contexto actual, el mundo ha experimentado una serie de **acontecimientos sin precedentes** que han dejado una huella indeleble en las cadenas de suministro y que han afectado a cargadores y a transportistas por igual.



Todo comenzó con el histórico **referéndum del Brexit en 2016**, que sentó las bases para un cambio radical en el comercio entre el Reino Unido y la Unión Europea. A partir de enero de 2020, con el Brexit ya efectivo, entraron en vigor nuevos **controles fronterizos y regulaciones aduaneras**, hecho que desencadenó retrasos y complicaciones logísticas en los puertos y puntos de entrada de mercancía en Reino Unido.

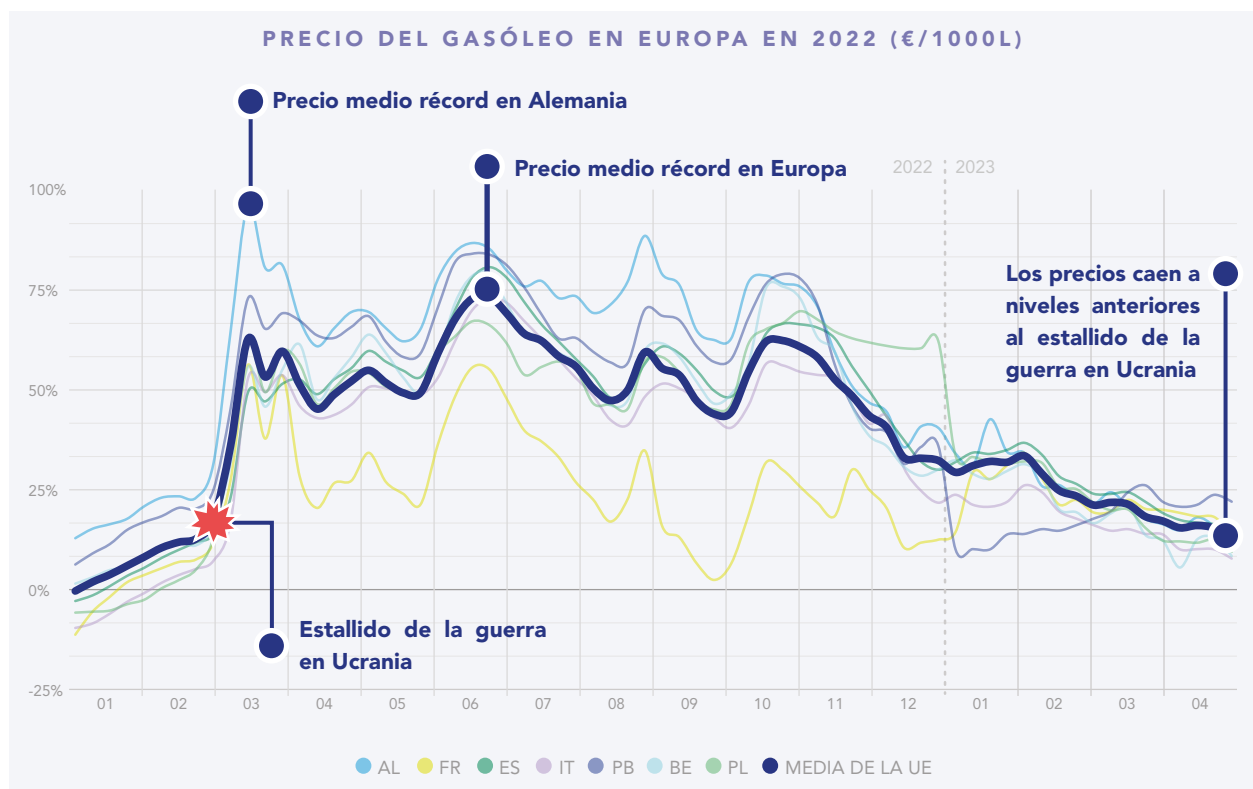
En 2020, justo cuando todos los actores comenzaban a adaptarse a los desafíos del Brexit, la **pandemia de Covid-19** golpeó implacablemente al mundo. Las restricciones de movimiento y los cierres de fronteras

redujeron drásticamente la producción y, en consecuencia, la demanda de transporte de mercancías. Todo el sector tuvo que hacer frente a una disminución en los ingresos y a una necesidad urgente de ajustar sus operaciones para sobrevivir a la crisis. Además, la escasez de mano de obra, debido a las **cuarentenas y protocolos de seguridad**, ejerció presión sobre los conductores de camiones, lo que afectó aún más la capacidad operativa del sector.

La situación se agravó con la **guerra en Ucrania**, que desde 2021 hasta la actualidad está generando una gran inestabilidad. Este conflicto bélico, que ha propiciado una crisis energética y la escasez de mate-

rias primas, también ha afectado significativamente a las **rutas de transporte**. Las **sanciones impuestas a Rusia** están, por otro lado, jugando un papel importante en la interrupción del comercio y la logística internacional y han añadido, con el encarecimiento de los combustibles, más presión en todas las etapas de la cadena de suministro. Sin embargo, a finales de

abril de este año, el **precio medio del gasóleo** volvía a ser el mismo que antes del estallido del conflicto y hay muchos indicios de que, al menos en los próximos meses, no se verá sacudido por ninguna situación de crisis ya que Europa ha conseguido acumular reservas de petróleo suficientes para asegurarse el suministro para el futuro más inmediato.



Por otro lado, también se ha superado el aumento de la **inflación global**, ante la cual el transporte de mercancías ha sufrido grandes mermas, ya que ha tenido que hacer frente a mayores costes, no solo en combustible, sino también en lo relativo al mantenimiento de flotas, la financiación y la mano de obra, viéndose amenazada, así, la rentabilidad de muchas empresas.

Sin embargo, en los primeros meses de 2023, hemos llegado a un punto que el mercado no hubiera podido imaginar hace un año. **Los precios del transporte han caído** por debajo de los altísimos niveles alcanzados en los trimestres anteriores.

El **crecimiento económico** fue del **3,5% en 2022** y el Eurostat prevé una media del 1% en la UE para este año, por lo que es probable que la economía europea evite una recesión. Sin embargo, de lo que

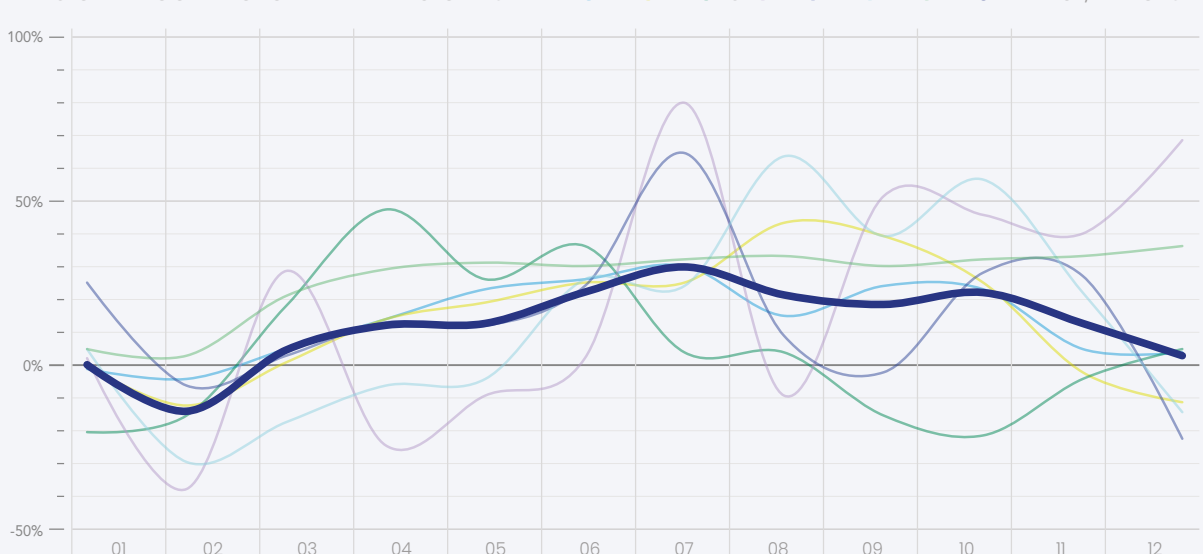
no escapará es de una **fuerte desaceleración** y de los efectos de la **caída de la producción industrial**. Como dato, hasta enero de 2023, las tasas de transporte eran un 26% superiores a las de hace un año, pero en los meses siguientes han caído por debajo del nivel del año pasado.

En medio de este panorama desafiante, el año 2022 trajo consigo la implementación en España del **Real Decreto Ley 3/2022** cumpliendo así con viejas reivindicaciones del sector.

Esta normativa tenía como objetivo la mejora de la seguridad vial y la reducción de la congestión urbana, pero también implicó la **prohibición de carga y descarga** por parte del conductor de vehículos de transporte de mercancías de más de 7,5 toneladas de Masa Máxima Autorizada (MMA), excepto en algunos supuestos que se describen en la norma.

CAMBIO EN LA TASA MEDIA DE TRANSPORTE EN 2022

TRANSPORTE NACIONAL POR CARRETERA EN EUROPA 2022



Esta medida, se acogió con recelo por parte de los cargadores ante una posible pérdida de eficiencia y de competitividad. Sin embargo, desconocemos hasta qué punto se han cumplido estos pronósticos: **¿nos encontramos ante una saturación de los muelles de carga y descarga?** Esta es una de las preguntas

a la que trataremos de dar respuesta a lo largo de este estudio, si bien es cierto que ya podemos afirmar que el nuevo contexto ha obligado tanto a transportistas como a cargadores a reevaluar sus operaciones logísticas y a poner la mirada en la tecnología.

De cara al futuro: convertir los retos en oportunidades

Seguimos viviendo tiempos muy inciertos. Pasamos de la crisis provocada por la Covid-19 a un conflicto armado en el continente europeo, que ha provocado una crisis energética masiva.

La Comisión Europea, extremadamente activa, ha estado proponiendo una avalancha de propuestas legislativas con un impacto directo en el sector del transporte de mercancías por carretera. Sin embargo, con la fiebre electoral desatada en el seno de la UE, los diputados son reacios a tomar decisiones importantes.

El pilar principal de estas propuestas legislativas ha sido la puesta en marcha del Pacto Verde Europeo. Las empresas de transporte y el sector logístico deben decidir ahora dónde realizar inversiones estratégicas mientras se enfrentan a los retos de recibir nuevos vehículos de emisiones cero al mismo tiempo que tienen que encontrar suficientes conductores profesionales. Recordamos que en el sector del transporte por carretera europeo faltan más de 600.000 conductores. En medio de cambios y desafíos, es crucial que el sector del transporte por carretera siga mirando al futuro y sirviendo a la economía y la sociedad europeas, garantizando su prosperidad.



**Raluca
Marian**

Directora de la
delegación en la UE
IRU

A row of semi-trucks parked in a large warehouse or port terminal. The trucks are of various colors (blue, white, red) and are parked in a line. The background shows the structure of the terminal with high ceilings and lights.

En conclusión, la combinación de eventos como el Brexit, la pandemia, la guerra de Ucrania, la inflación y la actualización de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres ha sometido a las cadenas de suministro a una prueba sin precedentes. Transportistas y cargadores han tenido que adaptarse a un entorno en constante cambio, buscando formas innovadoras de superar los desafíos y mantener sus operaciones a flote.

La digitalización y la cooperación entre todos los actores, así como una regulación cuidadosa y una planificación estratégica, serán clave para sobrellevar estos desafíos y asegurar la viabilidad y sostenibilidad del sector en el futuro.

3

Radiografía del sector

3.1 Análisis del volumen de cargas y envíos de transporte de mercancías y operadores logísticos en España

Con el objetivo de obtener una radiografía fidedigna del sector, resulta de vital importancia hacer un análisis del volumen total de cargas movidas en España y examinar la **estructura del mercado**, considerando el tamaño y las categorías de empresas tanto del transporte como de cargadores. Estos datos son esenciales para lograr una comprensión precisa del impacto de los eventos mencionados en el sector logístico y para identificar posibles **tendencias y dinámicas en la industria**.

En la actualidad existen en España aproximadamente 104.000 empresas con autorización de transporte de mercancías, que representan un parque de unos 560.000 camiones. Para tener una fotografía más exacta de la composición, nos detendremos en el análisis realizado por **Transporte XXI** en su edición 2022 del estudio “¿Quién Manda en el Transporte?”, en el que identificaron y se centraron en un total de **3.820 empresas dedicadas al transporte de mer-**

cancías por carretera (de las que 432 están extinguidas o inactivas) en nuestro país. Este número refleja la diversidad de actores en el mercado y la atomización del sector, que, pese a abarcar empresas de distintos tamaños y capacidades operativas, solo 40 grandes empresas mueven un volumen de negocios superior a los 50 millones de euros o, lo que es lo mismo, casi un 26% del total, estimado en 19.472 millones de euros.

Adicionalmente, se identificaron **3.348 empresas clasificadas como pymes** (Pequeñas y Medianas Empresas). Este grupo incluye 350 medianas empresas con un volumen de negocios que oscila entre los 50 y los 10 millones de euros y 1.367 pequeñas empresas cuya facturación se sitúa entre los 10 y los 2 millones de euros. Por último, en el segmento de microempresas se identificaron 1.631 empresas cuyo volumen de negocios es inferior a los 2 millones de euros.



El sector del transporte por carretera en España se enfrenta a un cambio de tendencia



**Ramón
Valdivia**

Vicepresidente
Ejecutivo
ASTIC

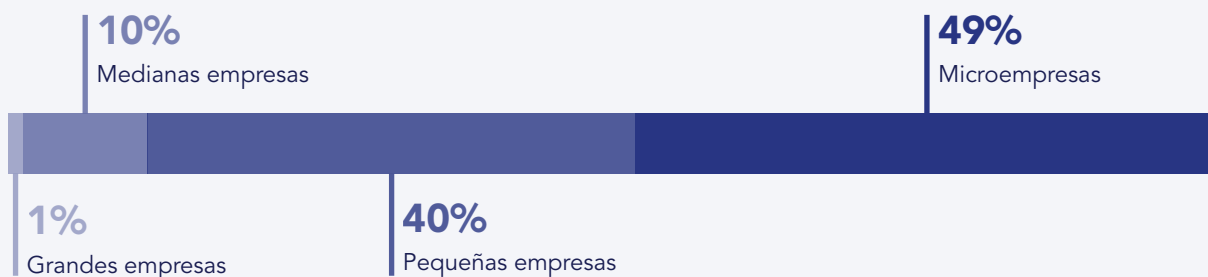
Las grandes operaciones corporativas que hemos conocido en los últimos 24 meses están provocando un cambio de estructura en el transporte español que, más tarde y con mejor perspectiva, probablemente veamos como un punto de inflexión.

Estas operaciones involucran no solo a empresas del propio sector, que se unen o son absorbidas unas por otras, sino a otras de calado internacional con la entrada de capital proveniente de fondos de inversión norteamericanos y europeos.

En poco tiempo, si esto sigue así (y todo apunta a que lo hará) puede cambiar radicalmente el tejido empresarial tradicional de nuestro sector y su fragmentación, donde existe una preponderancia numérica de los llamados "autónomos".

Actualmente el 51% de las empresas que operan con autorización de transporte por carretera en España cuenta con un único vehículo y menos del 20% tiene más de cinco. Apenas medio centenar superan los 40 millones de facturación anual, siendo el total de las que operan en este mercado más de 100.000. Baste constatar que nuestro país cuenta con el doble de empresas dedicadas al transporte profesional de mercancías por carretera para terceros que Alemania, que tiene el doble de población y cuyo PIB está cerca de triplicar el nuestro.

TAMAÑO DE EMPRESAS DE TRANSPORTE EN ESPAÑA



Además de las empresas de transporte por carretera, es relevante considerar a los **operadores logísticos**, de los que se analizaron en el mismo informe 315 empresas en el territorio nacional. De estas, se identificaron 19 grandes operadores logísticos, 59 media-

nos, 112 pequeños y 92 micro-operadores logísticos. Estos datos corroboran el peso del sector de la logística y transporte dentro de nuestra economía, que actualmente representa el 6,9% del PIB español.

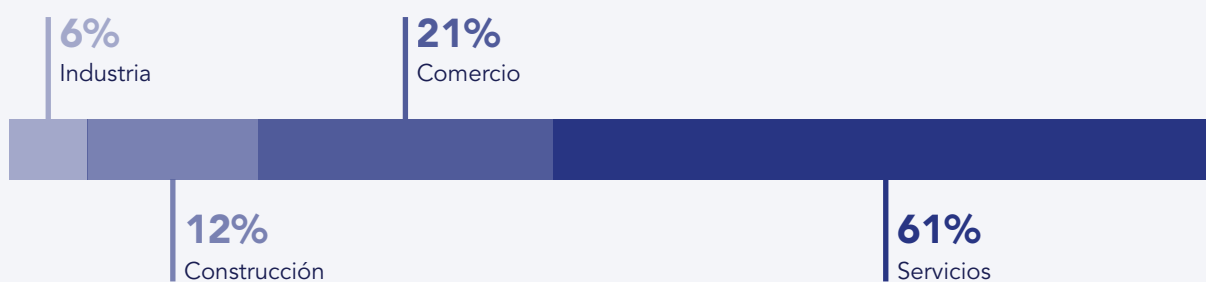
Por otro lado, cabe mencionar el número **de empresas cargadoras** de nuestro país, que son las que surten de mercancías a los transportistas. Según la última actualización del Directorio Central de Empresas (DIRCE) en 2022, recogido por el Instituto Nacional de Estadística (INE), se situó en 1.541.706. Esta cifra corresponde al 45% de las empresas que hay en total en España, de las que prácticamente su totalidad son pequeñas y medianas empresas con menos de 250 empleados.

En cuanto a las empresas cargadoras españolas, los principales sectores de producción (excluidos agricultura y pesca) son los servicios, con un 60,6% del total,

seguidos de comercio (21,3%), construcción (12,3%) e industria (5,7%). Sin embargo, el mayor volumen de unidades productivas se concentra en la industria manufacturera, con la fabricación de productos metálicos representando el 1,0% y la industria alimentaria y la fabricación de muebles con el 0,7% y el 0,3% respectivamente.

Cataluña, Madrid y Andalucía son las comunidades autónomas con más empresas en cifras absolutas, ya que aglutinan más de 1,7 millones de sociedades, que representan poco más de la mitad del total del Estado.

EMPRESAS DISTRIBUIDORAS POR SECTOR EN ESPAÑA



En conclusión, a pesar de que España es un país en el que la mayor parte de empresas de transporte por carretera son de tamaño pequeño, las grandes compañías representan un porcentaje muy importante del negocio, concretamente un 26%. Algo similar sucede con las empresas cargadoras, supuesto en el que la mayoría son pequeñas y medianas (99,9%)

3.2 Los tiempos de espera en los muelles: un factor crítico para la eficiencia y productividad de la actividad logística

Tal y como comenta **Nuria Lacaci, Secretaria General de ACE**, en las cadenas modernas de aprovisionamiento y distribución, donde la carretera juega un papel esencial, son cada vez mayores las exigencias derivadas de lo que se ha denominado "flujo tenso". De ahí que **los tiempos de espera prolongados en los muelles de carga y descarga** constituyan "un desafío crítico que amenaza la efectividad y rentabilidad de cargadores y transportistas".

Para **ACE**, las dilatadas esperas en los muelles tienen graves implicaciones económicas, comerciales y sociolaborales y lo consideran un factor crítico, ya que pequeños retrasos pueden causar interrupciones importantes con unos flujos cada vez más tensos y procesos que dejan menos margen a desviaciones.

Las consecuencias de estos retrasos en los muelles de carga son significativas y van desde la paralización de la cadena de suministro hasta pérdidas económicas tanto para cargadores como para transportistas. Además, la **falta de puntualidad** en las entregas afecta negativamente al servicio al cliente, generando

do reclamaciones y devoluciones, así como **sobrecostes** por paralizaciones y horas extra del personal de almacén para los cargadores.

Una casuística que no solo se da en España, sino que es el denominador común en todos los almacenes europeos. El **Centro de Estudios Federtrasporti**, proveedor de servicios de transporte en Italia, realizó en 2022 a través de su división de datos Districò, un exhaustivo informe basándose en la información proporcionada por 82.792 trabajadores de sus empresas asociadas.* De él se desprendía que, de media, los conductores pasan aproximadamente 6 horas al volante, se toman descansos de 35 minutos y dedican unas 4,5 horas para cargar o descargar. Esto significa que **emplean hasta un 40% de su tiempo esperando**, dependiendo del tipo de transporte y el cliente. Unos datos que concuerdan con los extraídos de un reciente **informe llevado a cabo por el Grupo Trans.eu****, en el que fueron consultados un centenar de responsables de logística de empresas cargadoras. Según este informe, **el 30,4% de empresas de producción o distribución incurren en costes adicionales por horas extraordinarias pagadas al personal de almacén**.

La situación no es muy distinta fuera del continente europeo. Entre 2014 y 2018, el **American Transportation Research Institute (ATRI)** encuestó a 1.900 camioneros y transportistas, quienes indicaron que los retrasos están empeorando, con un **aumento del 27,4% en los casos de esperas de seis horas o más**. Aunque no todos los retrasos son atribuibles a la carga en sí, la principal razón señalada por el ATRI es la falta de instalaciones adecuadas.

"Las empresas de transporte podrían aumentar sus ingresos en un 15% si los conductores no tuvieran que esperar tanto tiempo para cargar"

Federtrasporti

* Fuente: Encuesta de Federtrasporti, marzo de 2022

** Fuente: Encuesta de Trans.eu a 96 directores de logística y transporte en 2022

Un camión parado delante de un almacén no gana dinero

El tiempo de inactividad no se puede compensar por la noche, porque durante toda la semana el tráfico de camiones está prohibido de 22:00 a 5:00 horas. Además, a menudo en las campas de los almacenes no hay suficientes plazas de aparcamiento y los camiones tienen que ocupar el espacio público, hecho que no es muy bien recibido por las autoridades locales.

* Testimonio extraído del informe llevado a cabo por CargoON - La programación de muelles, ¿amiga o enemiga (2023)

”



David Piras

Secretario General
Asociación de transportistas
Les Routiers Suisses*

Los retrasos en los muelles de carga no son exclusivos de un país o continente. Un problema que supone pérdidas de tiempo en todos los eslabones de la cadena de suministro, que se traducen en sobrecostes, pérdida de eficiencia, productos desperdiciados y, como consecuencia, menos ingresos tanto para transportistas como cargadores.

3.3 ¿Qué factores contribuyen a los largos tiempos de espera en los muelles de carga y descarga?

Uno de los principales factores que lleva al desajuste en los muelles es la falta de **comunicación y coordinación** entre los diferentes actores involucrados. La disparidad en las horas de operación; la **falta de información en tiempo real** sobre la disponibilidad de espacios y la **ausencia de un sistema armonizado y flexible de programación de muelles** provocan que los conductores se vean obligados a esperar du-

rante horas, incluso días, para cargar o descargar sus mercancías. Asimismo, también influyen las **deficiencias en las infraestructuras** de los almacenes, como, por ejemplo, el **número insuficiente de rampas** y la **escasez de personal** en el almacén, más ahora cuando por ley se ha regulado la prohibición de la carga y la descarga por parte del conductor. Ante esta situación, se necesita una **acción concertada que aborde**

este desafío. En primer lugar, las autoridades gubernamentales y las partes interesadas en la industria del transporte deben colaborar para desarrollar políticas y regulaciones que impulsen la eficiencia en los muelles de carga. Esto incluye establecer **horarios armonizados, fomentar la adopción de tecnologías** inteligentes de gestión de flotas y muelles, y promover **incentivos** para la implementación de **buenas prácticas.**

En pocas palabras, los tiempos de espera en los muelles de carga y descarga son un desafío apremiante que requiere una acción inmediata y colaborativa, donde **la tecnología puede jugar un papel fundamental.** En este sentido, Jordi Espín, Secretario General de la asociación española de empresas cargadoras **TRANSPRIME Spanish Shippers' Council**, afirma que todos los cargadores desean digitalizarse y, de hecho, están en ello, ya que la tecnología les permite medir y mejorar la eficiencia de la cadena de suministro y actuar en base a los resultados obtenidos.

Sin embargo, aunque está de acuerdo en que la digitalización brinda aspectos positivos como la transparencia, apunta que es necesario tener “un plan

sólido sobre qué significa la cooperación logística y desarrollarlo a nivel operacional”, además de una estandarización no solo técnica, también ética y de responsabilidad logística. Para ello, las empresas productoras y distribuidoras deben tomar la iniciativa y **buscar soluciones innovadoras.**

La integración de sistemas de programación y seguimiento en tiempo real puede permitir una mejor coordinación y planificación, reduciendo así los tiempos de espera. Además, la adopción de **prácticas de logística más sostenibles** por parte del transportista, como la consolidación de envíos, la optimización de rutas y el uso de vehículos eléctricos; también puede contribuir a mitigar este problema.

En última instancia, es vital reconocer que los tiempos de espera prolongados en los muelles de carga y descarga representan una **cuestión de interés público.** En este sentido, en España ya se han promulgado leyes para abordar estos problemas. El RDL 3/2022 pone el límite en una hora para concluir las operaciones de carga y descarga, hecho que ha activado la preocupación por medir los tiempos, mejorar y obrar en consecuencia.

Una pérdida de tiempo en espera supone tirar por tierra toda la planificación



La falta de una planificación adecuada y de sincronización entre entradas y salidas de mercancías en los almacenes, la escasez de muelles y personal para asumir el flujo de vehículos, la rigidez en las ventanas horarias y la poca agilidad en la gestión documental de las salidas y entregas de mercancías son factores que influyen a las largas esperas.

Todo ello afecta de forma muy negativa a las empresas de transporte y sus conductores, siendo un punto crítico para conseguir mejorar la eficiencia de la cadena de transporte. Una pérdida de tiempo en espera significa tirar por tierra toda la planificación de una empresa de transporte, afectando a los conductores y a la cadena en su conjunto, ya que significa llegar tarde a atender otros servicios.

Por un lado, esta situación genera pérdidas para la empresa de transporte y pone a los conductores en una situación difícil. A menudo, se ven obligados a esperar en lugares sin las condiciones sanitarias adecuadas y tienen que reprogramar constantemente sus horarios de conducción y descansos para seguir trabajando de acuerdo con la normativa. Debido a las frecuentes paralizaciones, además, los chóferes tienen problemas para conciliar su vida laboral con la familiar.



José María Quijano

Secretario General
de la **CETM**

Esta ley, que además estipulaba las cantidades de indemnización, ha sido recientemente actualizada por el **Real Decreto Ley 3/2022**, del cual hablaremos en el siguiente punto. Básicamente, lo que ha cambiado respecto a la normativa anterior, es que se ha reducido el tiempo de 2 a 1 hora ante el cual el transportista puede reclamar una compensación por paralización, además de actualizarse el coste de la misma por horas y días.

En 2019, la **Cámara Alemana de Comercio e Industria** también dio los primeros pasos en esta dirección y creó una serie de normas recogidas en una guía para abordar el problema de las esperas demasiado

largas. Esta incluye **buenas prácticas** tales como garantizar una capacidad suficiente en los muelles y los horarios de apertura o respetar las franjas horarias establecidas. Sin embargo, al no estar respaldadas por disposiciones legales, su efectividad es muy limitada. Por su lado, **Portugal** también introdujo en 2021 un decreto que limita los tiempos de espera en los muelles y establece indemnizaciones para los transportistas en caso de exceder ciertos límites de espera. En la práctica, lo que vemos es que **la mayoría de los países no regulan por ley las operaciones de carga y descarga**, por lo que las mejoras tienen que venir, al menos de momento, por otros cauces.

La eficiencia del transporte por carretera no solo beneficia a las empresas y los trabajadores involucrados en la industria, sino que también es crucial para mantener el flujo ininterrumpido de bienes y servicios que sostienen la economía y mejoran la calidad de vida de la sociedad en su conjunto.

Uno de los principales causantes de los problemas en los muelles es la falta de comunicación y coordinación entre las partes, así como las carencias en infraestructura y personal en los almacenes. Para abordar este problema, se necesita colaboración entre las autoridades y los distintos actores del transporte y la logística con el objetivo de establecer políticas eficientes, adoptar tecnologías inteligentes y promover incentivos.

Asimismo, las empresas deben integrar sistemas de seguimiento y planificación en tiempo real, así como prácticas de logística sostenible como la consolidación de envíos y vehículos eléctricos para mejorar la situación.

3.4 El nuevo marco normativo: Real Decreto Ley 3/2022

Real Decreto-ley 3/2022, de 1 de marzo, de medidas para la mejora de la sostenibilidad del transporte de mercancías por carretera y del funcionamiento de la cadena logística, y por el que se transpone la Directiva (UE) 2020/1057, de 15 de julio de 2020, por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y de medidas excepcionales en materia de revisión de precios en los contratos públicos de obras.

El Real Decreto Ley 3/2022 representa un importante avance en el sector del transporte de mercancías en

España, ya que **modifica la Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre**. Esta disposición busca equilibrar y dotar de mayor transparencia a la relación contractual asimétrica entre cada una de las partes de un contrato de transporte terrestre de mercancías.

De todas las novedades introducidas por la nueva norma, destacaremos las tres más relevantes:

- La aplicación de la prohibición de la carga y la descarga por el conductor
- Los cambios en las paralizaciones
- La aplicación de la cláusula de revisión del precio del transporte por variación de combustible



**Josep M.
Fortuny i Olivé**

Subdirector General de Ordenación
del Transporte y Desarrollo Sectorial
Generalitat de Catalunya



La regulación de la carga y descarga era necesaria

La regulación de la carga y la descarga era necesaria para impulsar un nuevo marco de relación entre las empresas de transporte y las empresas cargadoras. Sus efectos se dejarán sentir en el tiempo: facilitarán y darán seguridad jurídica a los operadores y a los conductores de vehículos, incorporando elementos de eficiencia y seguridad en el ciclo logístico.

LA PROHIBICIÓN DE LA CARGA Y LA DESCARGA POR EL CONDUCTOR

Uno de los cambios más significativos que ha aportado la nueva norma es que se establece que la **responsabilidad de la carga y descarga no recae automáticamente en el conductor**, sino que esta actividad debe ser remunerada de manera independiente al precio del transporte.

El 2 de septiembre de 2022 comenzaba a regir en España esta nueva norma, que afecta a los conductores de vehículos de transporte de mercancías con un peso superior a 7,5 toneladas de Peso Máximo Autorizado (MMA).

En términos generales, se les prohíbe realizar operaciones de carga y descarga tanto en el punto de origen como en el destino del servicio de transporte. Sin embargo, ciertos transportes específicos, como mudanzas, vehículos cisterna, porta vehículos, vehículos grúas, paquetería y repartos de carga fraccionada a puntos de venta, están exentos de esta restricción debido a sus características particulares que exigen la participación del conductor.

Solo con el compromiso de transportistas y cargadores se pueden mejorar los tiempos de espera en los almacenes

La implantación de la normativa nos ha demostrado que la planificación y la adaptabilidad al cambio son vitales para mejorar los tiempos de espera. Ambos puntos se desarrollan en indicadores que son considerados "de compromiso" y que solo mejoran cuando las dos partes (transportista y cargador) actúan en sintonía y coordinación. Estos "indicadores de compromiso" son un claro reflejo de la asertividad como eje común de conexión y entendimiento y solo aportan ratios positivos si los actores actúan conjuntamente. Si uno de ellos no cumple, el ratio cae en picado. Por ello hace falta que el entendimiento, que es un elemento central e invisible, sea visible y considerado como "el factor" relevante.

Esta medida tiene como objetivo garantizar la **transparencia** en los costes asociados a estas operaciones y facilitar la rendición de cuentas entre las partes involucradas en el transporte de mercancías. Asimismo, de esta manera, se reconoce la labor del transportista en estas tareas fundamentales para la operativa logística y se persigue **evitar posibles abusos o desigualdades** en la relación contractual con el mismo.



Jordi Espín i Vallbona
Secretario General
TRANSPRIME Spanish Shippers' Council

CAMBIOS EN LAS PARALIZACIONES

Otra de las medidas incluidas en el Real Decreto Ley 3/2022 que queremos destacar es **la actualización de la regulación de los tiempos de espera** y que adelantábamos en el punto anterior. Con esta modificación, se ha reducido a una hora el tiempo de espera mínimo al que debe atender el transportista

para que concluya la carga y descarga antes de considerarlo como una "paralización del vehículo". Reduciendo el límite a una hora, se pretende **incentivar una mayor agilidad en estas operaciones y reducir su impacto en la eficiencia y productividad.**

TABLA COMPARATIVA NORMATIVA SOBRE PARALIZACIONES EN 2009 Y 2023

	2009	2023
Coste de una hora	38,60 €	40,00 €
Coste primer día	386,00 €	400,00 €
Coste segundo día	482,50 € (+25 %)	500,00 € (+25 %)
Coste a partir tercer día	579,00 (+50 %)	600,00 (+50 %)

CLÁUSULA DE REVISIÓN DEL PRECIO DEL TRANSPORTE POR VARIACIÓN DE COMBUSTIBLE

Por último, nos encontramos con la **cláusula de revisión del precio del transporte por la variación del precio del combustible**, un aspecto significativo si tenemos en cuenta que el gasto de combustible representa más del 30% del total de la partida presupuestaria de una empresa de transporte. La volatilidad del precio del gasóleo, más aún en un contexto de crisis energética en el que este llegó a dispararse, es capaz de noquear la cuenta de resultados de

cualquier transportista. Ante esta situación, la nueva norma busca adaptar los mecanismos de repercusión a **una fórmula que permita a las empresas de transporte modificar las condiciones de servicio en base a las fluctuaciones del precio del combustible**. La revisión podrá darse siempre y cuando el precio del gasóleo se haya incrementado a partir del 5% desde que se acordó el precio del porte a la fecha de la realización efectiva del transporte.



**Carlos
Castán**

External Logistics Manager
Celsa Group



Esperamos que el nuevo Real Decreto haga más atractiva y segura la profesión de conductor de camión

El RDL 2/2023 ha establecido claramente unas nuevas condiciones en los contratos de transporte y esperamos que hagan más atractiva y segura la profesión de conductor de camión. No obstante, nos habría gustado participar más en su definición, ya que los tiempos de carga máximos establecidos son demasiado reducidos para la realidad de un gran número de operaciones, como aquellas con cisternas.

En cuanto a la cláusula de combustible, entendemos que su obligatoriedad ofrece una mayor seguridad a los transportistas sobre la rentabilidad de sus operaciones y reduce tensiones entre los diferentes agentes, pero creemos que su impacto es mayor en la cadena de subcontratación que en las relaciones contractuales de los grandes cargadores con sus proveedores, ya que la mayoría de estas ya incluían estas cláusulas.

4

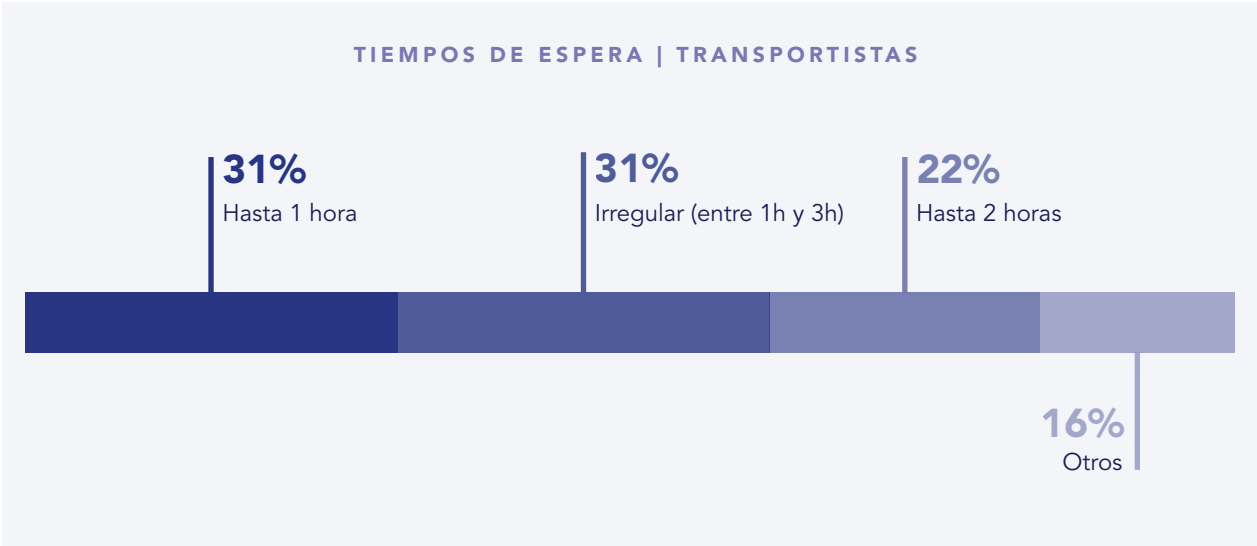
Resumen Ejecutivo

A continuación, se presenta un resumen de la encuesta realizada por bloques cuyo análisis en detalle se llevará a cabo en los apartados sucesivos.

TIEMPOS DE ESPERA EN LOS MUELLES DE CARGA Y DESCARGA

El tiempo de carga y descarga en el transporte de mercancías es crucial para la eficiencia logística y la gestión eficiente en los muelles, quizá incluso su aspecto más decisivo. De acuerdo con este estudio, en España, **más del 40% de los cargadores** reconoce tener en sus almacenes **tiempos de espera** para la

carga y descarga **superiores a la hora**. Al otro lado del muelle, las estadísticas muestran otra realidad: **el 70% de empresas de transporte declara esperas superiores a una hora**, entre las cuales prácticamente el 30% suceden en una horquilla de entre 1 y 2 horas.

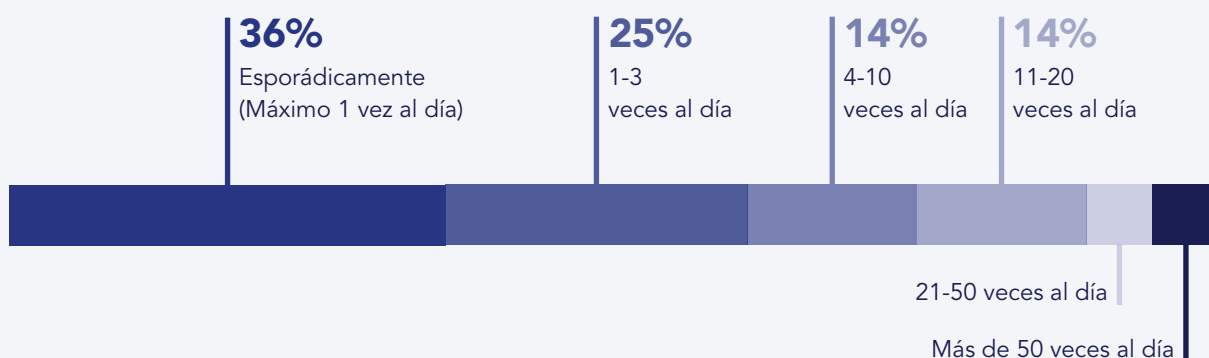


REPROGRAMACIÓN DE MUELLES DE CARGA

Uno de los motivos por los cuales se dilatan los tiempos de espera en los muelles es por los **retrasos sufridos en la llegada de los transportistas**, que pueden haberse encontrado con tráfico en la carretera o acumular tiempo perdido por descargas previas. En este sentido, los datos de la encuesta desprenden

que, aunque el **36% de transportistas** se encuentran con la necesidad de avisar al cliente de **retrasos de forma esporádica** (máximo una vez al día), **el 25% lo hace entre 1 y 3 veces al día y 14% entre 4 y 10**; mismo porcentaje para aquellos que reconocen tener que dar avisos hasta 20 veces al día.

AVISOS AL CLIENTE POR RETRASOS | TRANSPORTISTAS



Estos retrasos en la llegada del transportista implican para el cargador el hecho de tener que **reagendar la asignación de muelles**, en el caso de que se lleve a cabo una programación horaria de los mismos para distribuir el trabajo del almacén a lo largo del día. Sorprende, en este caso, que cuando preguntamos a los **cargadores** sobre las veces al día que

se ven obligados a **reprogramar muelles** por el retraso del camión, nos encontramos que el **46% solo lo hace de forma esporádica**, si bien es cierto que prácticamente el mismo porcentaje se encuentra en el segmento de 1 a 10 veces al día (27,6% 1-3 veces / 17,3% 4-10 veces), mientras que un 9% va de las 11 a las 20 veces.

REPROGRAMACIÓN DE MUELLES | CARGADORES



IMPACTO DE LOS TIEMPOS DE ESPERA

En cuanto a las consecuencias de los tiempos de espera, el **70% de los cargadores encuestados declaran la pérdida de capacidad operativa**, frente

a un 45% que reconoce la necesidad de recurrir a más recursos y un 41% que se ve incapaz de hacer frente a los plazos de entrega con su cliente.

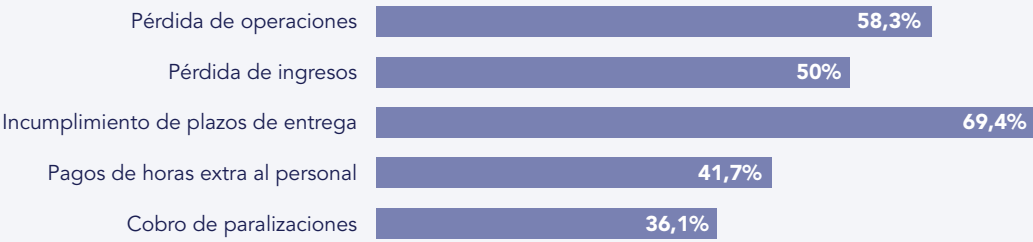
TABLA PRINCIPALES CONSECUENCIAS TIEMPOS DE ESPERA | CARGADORES

Pérdida de capacidad operativa	70%
Necesidad de más recursos	45%
Incumplimiento plazos de entrega	41%
Pago de horas extra al personal	29,6%
Pago de paralizaciones	27,6%

En cuanto a los **transportistas**, destaca que el **70% reporta como principal consecuencia la incapacidad de cumplir con los plazos de entrega** acorda-

dos con el cliente, mientras que el 58,3% alega pérdidas de operaciones y el 50% la pérdida de ingresos.

IMPACTO TIEMPOS DE ESPERA | TRANSPORTISTAS



AFECTACIÓN DE LA PROHIBICIÓN DE LA CARGA Y LA DESCARGA

Aunque puede ser tentador señalar la prohibición de la carga y descarga como uno de los motivos de la pérdida de la eficiencia en los muelles, los números de este estudio no parecen soportar esta tesis, ya que el **67% de cargadores encuestados declara no haber sufrido cambios significativos** a causa de la nueva normativa. Si les preguntamos a los **transpor-**

tistas, las respuestas están más repartidas, aunque destaca que el **39% de los encuestados declara no haber sufrido cambios significativos**, es decir que a priori podríamos entender que, para bien o para mal, siguen operando del mismo modo que antes de la puesta en marcha de esta normativa.

IMPACTO NORMATIVA CARGA Y DESCARGA | CARGADORES



SOLUCIONES TECNOLÓGICAS PARA LA GESTIÓN DE MUELLES DE CARGA Y DESCARGA

Una de las bazas para acabar con estas problemáticas debería pasar por la **implementación de soluciones tecnológicas en la programación de muelles de carga y descarga**. Esto conlleva una asignación eficiente de recursos, planificación mejorada de los muelles y reducción de tiempos de espera, resultan-

do en un aumento notable de productividad y rendimiento. En este sentido, el **46% de las empresas cargadoras encuestadas han adoptado ya soluciones tecnológicas**, en su gran mayoría se trata de soluciones creadas ad hoc y que han reportado mejoras en la eficiencia de forma dispar.

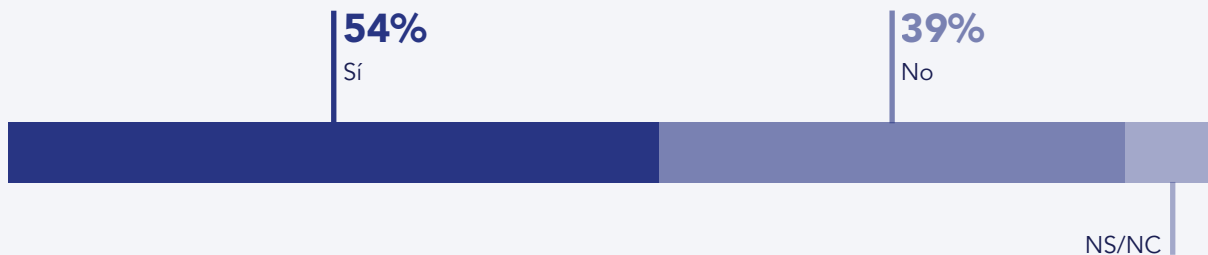
USO DE SOLUCIÓN TECNOLÓGICA PARA LA GESTIÓN DE MUELLES | CARGADORES



A pesar de ello, ante la pregunta de si su implementación ha reducido las **fricciones entre el personal del almacén y los conductores**, en casi la mitad de los casos la respuesta es afirmativa. Sin embargo, en el ámbito de **empresas de transporte**, el **55,6%** de los encuestados afirma que **su cliente no pone solu-**

ciones tecnológicas a su disposición para la reserva de muelles. A pesar de ello, con las que sí lo hacen, el **70%** de los encuestados confirman haber experimentado entre un **5% y un 20% de mejoras** en la eficiencia y la **reducción de conflictos** con el personal de almacén en un **54%**.

REDUCCIÓN DE CONFLICTOS | TRANSPORTISTAS



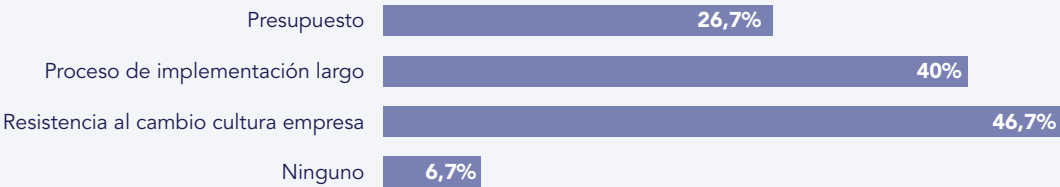
BARRERAS PARA LA ADOPCIÓN DE SOLUCIONES TECNOLÓGICAS PARA LA GESTIÓN DE MUELLES

De acuerdo con los comentarios abiertos que se desprenden de esta encuesta, todas las partes están de acuerdo en que la mejora de la gestión de los muelles es obligatoria y que, para ello, la adopción de tecnología debe ser la piedra angular.

Sin embargo, a menudo se interponen algunas **barreras para la adopción digital** que en el caso de los

cargadores encuestados tienen que ver en un **47% con la resistencia al cambio** dentro de la cultura empresarial y a los largos **procesos de implementación (40%)**. En el caso de las **empresas de transporte**, el principal escollo que experimentan es la **falta de colaboración** entre los conductores y los operadores de tráfico, respuesta que ha dado el 31% de los encuestados.

OBSTÁCULOS O DESAFÍOS FRENTE A LA TECNOLOGÍA | CARGADORES



SALAS DE DESCANSO PARA CONDUCTORES

Otro aspecto clave dentro de una mejor eficiencia en la carga y descarga es la necesidad de garantizar el **bienestar de los conductores**, con salas habilitadas para su descanso, lugares de aseo y otras zonas en las que puedan sobrellevar los tiempos de espera. Sin embargo, tal y como certifican las respuestas, también es un aspecto en el que hay margen de mejora.

De acuerdo con la encuesta realizada, la gran mayoría de **cargadores (71,4%) afirma poner a disposición una sala de descanso** debidamente acondicionada para los chóferes. Datos que contrastan con las respuestas ofrecidas por las **empresas de transporte**, quienes declaran que en un **86% de las respuestas que menos del 50% de sus clientes disponen de estas áreas**.

¿TU EMPRESA PROPORCIONA SALA DE DESCANSO CON ACCESO A BAÑO A LOS CONDUCTORES? | CARGADORES



Los tiempos de espera

en los muelles de carga y descarga

5

Según los datos recopilados en el sondeo, se estima que el **41% de los cargadores en España tarda más de una hora en completar las operaciones de carga y descarga.**

En cuanto a los transportistas, las estadísticas muestran otra realidad: **el 70% declara esperas superiores a una hora**, entre las cuales prácticamente el 30% suceden en una horquilla de entre 1 y 2 horas.

70% de transportistas esperan más de una hora en los muelles de carga.

TIEMPO PROMEDIO DE ESPERA DE CARGA O DESCARGA

CARGADORES



TRANSPORTISTAS



■ Hasta 1 hora ■ Hasta 2 horas ■ Entre 2-3 horas ■ Más de 3 horas ■ Irregular (entre 1h y 3h) ■ NS/NC

Esta proporción de cargadores y transportistas **excede el tiempo máximo** permitido, por lo que podrían

estar enfrentándose a sobrecostos por paralizaciones de acuerdo con la normativa anteriormente expuesta.

El 41% de los cargadores excede el tiempo de espera de 1h en sus operaciones de carga o descarga.

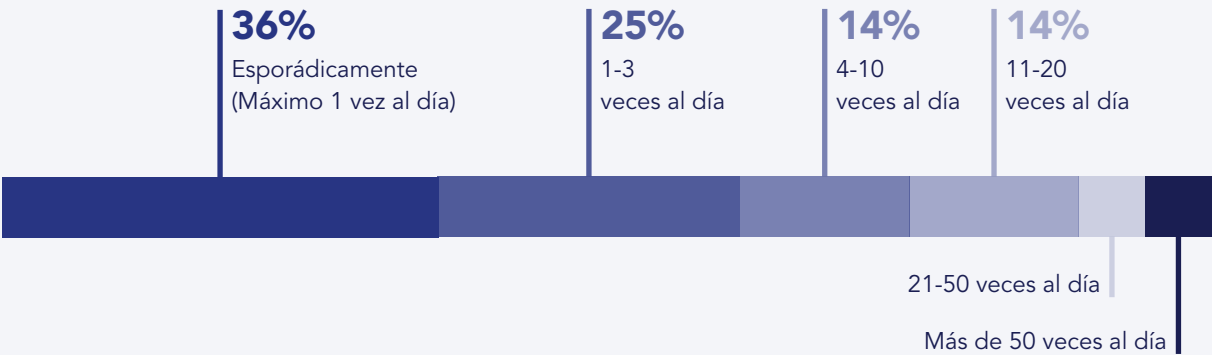
Según **Ignacio Albiac**, responsable de Supply Chain Inbound en **SEAT S.A**, existen múltiples factores que contribuyen a los largos tiempos de espera en los muelles de carga y descarga, que van desde la complejidad de la carga, a la calidad de datos del proveedor a la hora de confrontar, la capacidad en los almacenes en el momento de la descarga, ya sea en recursos y superficie; y los cambios en la demanda, que provocan saturaciones en la capacidad de almacenamiento.

Sin embargo, uno de los motivos más habituales por los cuales se generan esperas en los muelles es la **llegada tardía de los camiones**, ya que el chófer

puede haberse encontrado incidentes en la carretera o acumular retrasos por la espera en otros almacenes.

Esta circunstancia conlleva la necesidad de emitir avisos al cliente, el recálculo del **tiempo estimado de llegada** y la consecuente **reprogramación de la actividad de los muelles**. En este sentido, los datos de la encuesta desprenden que, aunque el **36% de transportistas** se encuentra con la necesidad de avisar al cliente de **retrasos de forma esporádica** (máximo una vez al día), el **25% lo hace entre 1 y 3 veces y el 14% entre 4 y 10**; mismo porcentaje para aquellos que reconocen tener que dar avisos hasta 20 veces al día.

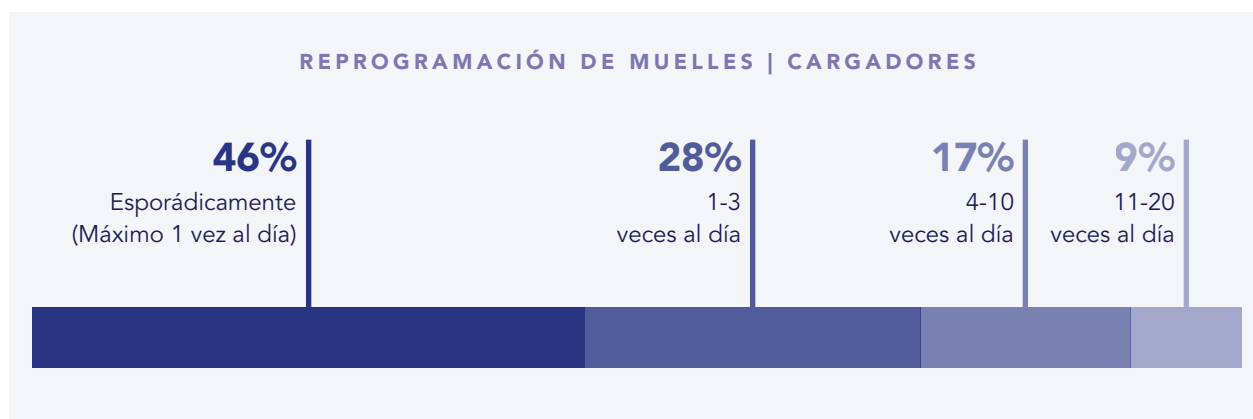
AVISOS AL CLIENTE POR RETRASOS | TRANSPORTISTAS



Más del 50% de transportistas tiene que reportar retrasos de la llegada al almacén más de una vez al día.

En el lado de los **cargadores**, esta vez sí, nos encontramos con porcentajes parecidos. El **46%** declara verse obligado a **reprogramar muelles** por el retraso del camión solo **de forma esporádica**, mientras que el **27,6%** lo hace de **1 a 3 veces** y el 17,3% entre 4 y 10 veces). Por último, un **9%** lo hace de **11**

a 20 veces, porcentaje que, aunque parezca pequeño, igual que el del segmento transportistas, que era del 14%; día tras día puede llegar a acumular un **cuello de botella con nefastas consecuencias para la productividad**.



El 46% de los cargadores reprograman los muelles de forma esporádica.

En este sentido, resulta relevante observar que el **70%** de los **cargadores** encuestados declara una **pérdida de capacidad operativa** en el almacén como principal consecuencia de estas ineficiencias. Hecho que repercute también en la **satisfacción de su cliente**, ya que el 41% afirma no poder cumplir con los plazos de entrega acordados. Además de la parte operativa, los tiempos de espera en los muelles

conllevan **consecuencias económicas** para el cargador, que en un **45%** de los casos debe recurrir a **más recursos**, efectuar pagos de **horas extra** al personal (**29,6%**) y el **pago de paralizaciones** al transportista (**27,6%**). En consecuencia, esta concatenación de eventos implica una serie de **desafíos para los departamentos de logística** en términos de eficiencia, rentabilidad y satisfacción del cliente.



Carlos Iguarbe

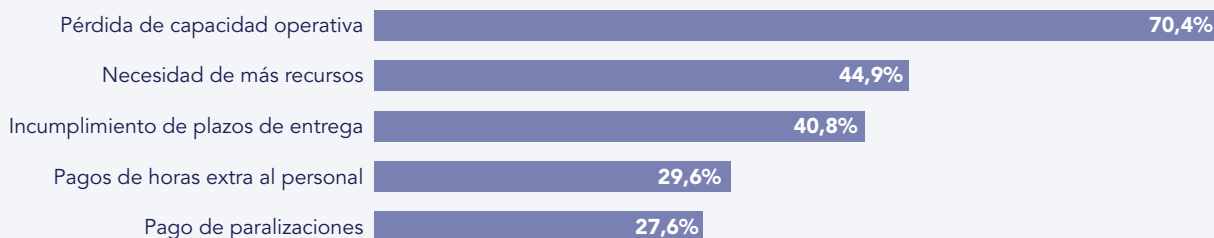
Director de Operaciones de Transporte
ROR Operador Logístico

Es una tendencia recurrente que los tiempos de espera sobrepasen la hora de carga



Es verdad que los cargadores han ido mejorando estos tiempos de espera en los últimos dos o tres años gracias al trabajo conjunto con el transportista para desempeñar acciones y proyectos de mejora. No obstante, no sucede siempre así. Hay sectores que todavía ven el transporte como el último eslabón de la cadena de suministro y otros que han hecho ya un cambio de mentalidad. Esto último sucede cuando el transportista empieza a verse como otro proveedor estratégico, pasando a ser partner. Cuando esto ocurre, se mejora el servicio y todo lo que lo rodea, como los tiempos de espera y la productividad de las operaciones.

IMPACTO TIEMPOS DE ESPERA | CARGADORES



La pérdida de la capacidad operativa, la necesidad de emplear más recursos y el incumplimiento de los plazos de entrega, las consecuencias más habituales de los tiempos de espera en los muelles.

Es necesario que todos los actores de la cadena de suministro tomemos medidas

En una situación como la actual, de incremento de costes de explotación, es imprescindible que todos los integrantes de la cadena logística nos coordinemos y tomemos medidas encaminadas a optimizar el transporte.

Debemos actuar, de un lado, internamente, reduciendo nuestros tiempos de carga y descarga en los almacenes; y, por otro lado, coordinarnos para intentar compatibilizar los horarios de carga y descarga con los tiempos de tránsito, de forma que se optimicen al máximo los recursos de transporte.

Por otro lado, el análisis de las respuestas ofrecidas por las **empresas de transporte** encuestadas revela también una serie de desafíos significativos. De hecho, como dato preocupante, el **70%** reporta como principal consecuencia de los tiempos de espera la **incapacidad de cumplir con los plazos de entrega** acordados con el cliente. Una falta de puntualidad en las operaciones que puede generar insatisfacción y afectar a la reputación y credibilidad de estas empresas en el mercado. Las consecuencias de los di-

latados tiempos de espera en los muelles de carga también obligan al transportista a rascarse el bolsillo, ya que el **58,3% de los transportistas encuestados manifiesta tener que renunciar a otras operaciones**, lo que supone una pérdida de facturación y de competitividad en el mercado. De hecho, **un 50% reporta pérdidas de ingresos** debido a la paralización de sus vehículos, aunque, por el otro lado, el **36% declara el cobro de compensaciones** por parte del cliente por vehículo paralizado.



Adrián Fariña

Responsable de Transporte
Corporación Alimentaria Peñasanta SA

Más del 50% de los transportistas declara tener pérdidas económicas por las paralizaciones de vehículos.

IMPACTO TIEMPOS DE ESPERA | TRANSPORTISTAS



**Ramón
Valdivia**

Vicepresidente
Ejecutivo
ASTIC



Se desperdician muchas horas en las que los camiones no están haciendo su verdadero trabajo: mover mercancías

Gran parte de esa ganancia de eficiencia está ligada a la supresión o fuerte reducción de los recorridos en vacío (o con poco aprovechamiento de la capacidad de carga) y, desde luego, a la optimización de los tiempos empleados en las operaciones de carga y descarga en los muelles de los clientes.

Por tanto, en mi opinión, estos tiempos perdidos en torno a la carga y descarga a quienes les hace verdaderamente perder eficiencia - en su labor y en sus cuentas de resultados - es precisamente a los transportistas. Para cada almacén de carga y descarga, los tiempos del movimiento interno de sus mercancías están generalmente muy optimizados, pero, de puertas hacia afuera, nadie se está preocupando de optimizar los tiempos y esto, obviamente, afecta a la cantidad de Ton.Km que acaban moviendo en realidad los camiones.

El sector logístico en España se enfrenta a desafíos significativos en términos de eficiencia y puntualidad en las operaciones de carga y descarga. Los datos indican que un preocupante porcentaje de cargadores y transportistas superan el tiempo máximo permitido para estas operaciones, lo que conlleva pérdida de eficiencia y sobrecostes.

Estos tiempos prolongados también tienen un impacto en la competitividad de las empresas, ya que se incumplen plazos de entrega y se debe renunciar a otras operaciones. Asimismo, afecta a la operativa diaria, obligando a cambiar la planificación y a aumentar los recursos destinados, así como el pago de horas extra y de paralizaciones.

Estos tiempos prolongados también tienen un impacto en la competitividad de las empresas, ya que se incumplen plazos de entrega y se debe renunciar a otras operaciones, afectando así directamente al consumidor final.



Cómo ha afectado la prohibición de la carga y la descarga

6

El anuncio de este **Decreto Ley** por parte del Ministerio de Transporte no fue bien acogido entre las asociaciones de cargadores. Fueron muchas las voces que se alzaron para alarmar de la dificultad del cumplimiento, sobre todo por parte de las pymes, vaticinando consecuencias nefastas para su rentabilidad e, incluso, supervivencia. Sin embargo, a pesar de que la **prohibición de la carga y descarga**

por parte de los transportistas está teniendo un impacto en cargadores y transportistas, es interesante notar que **una gran proporción de los cargadores (67,3%) afirma que no ha afectado a la eficiencia de las operaciones**. Incluso un pequeño porcentaje (12,2%) menciona que ha tenido un impacto positivo en la eficiencia.



**Ignacio
Albiac Colas**

Responsable Supply
Chain Inbound
SEAT S.A

”

Es momento de cambios estratégicos y de más digitalización

Respecto al nuevo marco regulatorio, desde SEAT hemos generado un plan de acción específico para asegurarnos del cumplimiento de la nueva normativa, además de llevar a cabo una monitorización para constatar si las medidas implantadas tienen un resultado positivo.

Sin embargo, para reducir los tiempos de espera y aumentar nuestra capacidad de gestión en los almacenes, vemos necesario llevar a cabo cambios en la estrategia de almacenamiento y una alineación táctica con todos los actores que intervienen en la cadena de suministro de SEAT: personal interno, proveedores y transportistas.

En cuanto a retos para el futuro, la compañía tiene que seguir avanzando en la digitalización de procesos, la compartición de datos y visualización con el transportista, la geolocalización del transporte y la mejora de la eficiencia en el proceso de entrada de materiales.

IMPACTO NORMATIVA CARGA Y DESCARGA | CARGADORES



El 67% de los cargadores afirma no haberle afectado de forma significativa la prohibición de la carga y la descarga.

De hecho, según afirma **Nuria Lacaci, Secretaria General de ACE**, el impacto del nuevo marco normativo varía en función de la actividad de la empresa: para algunos cargadores la prohibición de la carga y descarga ha supuesto la necesidad de contratar o reubicar personal para realizar las labores de carga y descarga en almacén, en punto de venta o en ambos. Este proceso llevó asociada la necesidad de formar al personal, con una pérdida de eficiencia que, afortunadamente, se ha recuperado rápidamente.

En cambio, otros cargadores se han visto muy afectados por la reducción del tiempo de paralización, ya que existen muchos casos en los que, por la propia operativa, se precisa más de una hora para completar el proceso de carga o descarga.

Por otro lado, en el caso de las empresas de transporte, **José María Quijano, Secretario General de la CETM**, afirma que, con carácter general, la apreciación transmitida desde el sector es que todas esas medidas están contribuyendo de forma positiva al correcto desarrollo de la actividad. Sin embargo, añade: "También estamos percibiendo que, con una nueva subida de los precios del combustible y una bajada en la demanda transporte, la estabilidad en los precios del mercado vuelve a estar en entredicho." Siguiendo con el guión de la encuesta, más de un tercio (**38,9%**) de las **empresas de transporte** encuestadas señala que **no ha habido cambios significativos** en la eficiencia de las operaciones de entrega. Curiosamente, un porcentaje similar (**33,3%**) destaca que ha tenido un **impacto** incluso **positivo**.

IMPACTO NORMATIVA CARGA Y DESCARGA | TRANSPORTISTAS



Estos hallazgos indican que las percepciones sobre el impacto de la mencionada prohibición varían entre los distintos actores de la cadena de suministro en España. Mientras la mayoría de cargadores y empresas de transporte han podido adaptarse a estas situaciones, otros, la minoría, se han enfrentado a ciertas dificultades. Desde **TRANSPRIME Spanish Shippers' Council**, su Secretario General, **Jordi Espín**, nos confirma este sentimiento mayoritario

según el cual la mayoría de empresas cargadoras se han actualizado rápidamente para dar respuesta y cumplir con la normativa, si bien es cierto que esto ha tenido un impacto en su estructura de costes. Sin embargo, concluye Espín, el estado actual del sector demanda “una mejor gestión de los recursos, al mismo tiempo que un mayor respeto hacia los profesionales implicados en la cadena de suministro”.



En lo relativo a los tiempos de carga y descarga, queda mucho recorrido hasta el cumplimiento de los límites establecidos por el Real Decreto



**José Manuel
López**

Director de Operaciones
STEF

Por nuestra actividad, este aspecto nos afecta en las dos actividades. En cuanto a la carga, STEF ya desarrollaba un trabajo continuo con los equipos de explotación y muelle que permite mejoras objetivas en los procesos de carga y descarga en nuestros muelles, reduciendo así los tiempos de espera de los vehículos contratados.

La nueva reglamentación, nos ha impulsado a poner en valor toda la red de STEF y al acompañamiento de los conductores en los puntos de entrega. Un sistema de control nos permite posicionar al transportista en tiempo real y conocer el estado del proceso y, en base a estos datos, hemos puesto un seguimiento que nos permite objetivar los tiempos de espera de cada vehículo, en cada destino y entrega realizada.

El análisis de los resultados de la actividad diaria nos permite activar acciones comerciales y acuerdos horarios con los destinatarios enfocados a garantizar el cumplimiento del Real Decreto, aunque siendo realistas, aún queda mucho recorrido hasta el cumplimiento de los límites establecidos.

A pesar de las predicciones de una posible pérdida de eficiencia en los muelles a causa de la nueva legislación, las estadísticas arrojadas por este sondeo no parecen refrendar esta tesis, ya que la gran mayoría de cargadores y transportistas encuestados declaran un impacto positivo o, a lo sumo, no haber sufrido cambios significativos a causa de la nueva normativa.



Impacto de la tecnología

en la gestión de muelles de carga y descarga en la logística española

La **adopción de soluciones tecnológicas para la programación de muelles de carga y descarga** ha demostrado ser un factor determinante en la mejora de la eficiencia de las operaciones logísticas.

Mediante la implementación de sistemas de gestión de muelles, las empresas cargadoras pueden optimizar la asignación de recursos, planificar de manera más efectiva el uso de rampas y reducir los tiempos de espera, lo que se traduce en un incremento notable en la productividad y el rendimiento operativo.

Según **Nuria Lacaci**, Secretaria General de **ACE**, el impacto de la tecnología en la eficiencia es muy importante al permitir una gestión ordenada del transporte que agiliza las operaciones y reduce el número de incidencias. En este sentido, los cargadores están optando por estrategias de digitalización que afectan principalmente a la gestión de slots, pero también a la implantación de TMSs y a sistemas de visibilidad

en tiempo real. Una opinión parecida sostiene **José Manuel López**, Director de Operaciones de **STEF**, quien afirma que la mejora en los tiempos de espera tiene que venir de la mano de la anticipación con herramientas de gestión y planificación adaptadas y a la implantación de nuevas tecnologías aplicadas a la actividad de los muelles.

Volviendo al sondeo, hemos preguntado a empresas productoras y distribuidoras sobre el uso de tecnología para la gestión de muelles. Destaca que un **46% ha implementado ya soluciones tecnológicas** para gestionar y optimizar sus operaciones.

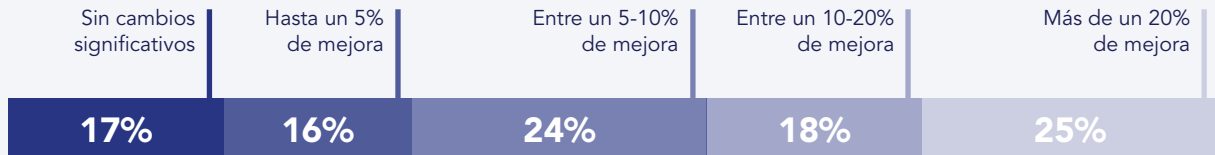
Entre las soluciones elegidas, resaltan las plataformas hechas a medida, por lo que no es de extrañar que la percepción del **impacto en la eficiencia de las operaciones sea tan dispar**, ya que, según la complejidad de la tecnología, el retorno de la inversión puede dilatarse en el tiempo. A pesar de ello, una cuarta

El 46% de las empresas cargadoras han implementado un sistema digital de gestión de muelles.

parte de los encuestados ha experimentado **mejoras de más del 20% en la eficiencia**; misma proporción

de empresas que declara haber mejorado entre el 5% y el 10%.

IMPACTO EN LA EFICIENCIA OPERACIONES | CARGADORES



En el momento en que el cargador tiene que ocuparse de descargar o cargar los vehículos con sus propios medios, es fácil que existan **picos y valles de trabajo** en el almacén, por lo que, si el departamento de logística no es capaz de organizar sus ventanas horarias, puede haber un colapso que, debido a la sobresaturación y a las esperas, ocasione **fricciones entre el personal del almacén y los conductores**.

A propósito de la implementación de nuevas tecnologías, **Ramón Valdivia**, Vicepresidente Ejecutivo de

ASTIC, cree que es muy importante que se extienda el convencimiento de que una mejor planificación en los muelles de carga y descarga es muy necesaria:

"Puede que existan reticencias por parte de quienes deban cambiar un modo de actuar que ha funcionado durante muchas décadas, pero no existe otra alternativa. Según las previsiones, la demanda de movimiento de mercancías seguirá creciendo y exigirá cada vez más puntualidad y calidad, mientras que siguen escaseando profesionales para llevarlo a cabo".

El 86% de los cargadores ha experimentado entre un 5 y más de un 20% de mejoría en la eficiencia tras la implementación de una solución tecnológica.

La **tecnología** ha demostrado ser altamente efectiva en la mitigación de este tipo de conflictos. La incorporación de sistemas automatizados de programación y comunicación previene malentendidos y retrasos, alentando a una mayor comunicación, coordinación y colaboración entre ambas partes,

lo que a su vez fomenta una operativa más fluida y eficiente. En este sentido, según la encuesta llevada a cabo a cargadores, gracias a la implementación de tecnología, podemos observar una **reducción de conflictos o fricciones en el 50%** de los casos.

REDUCCIÓN DE CONFLICTOS | CARGADORES

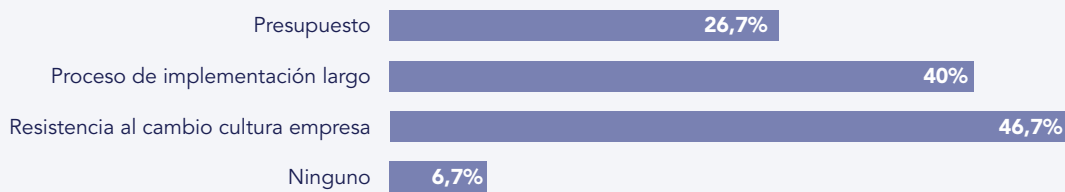


El 50% de cargadores ha visto reducidos los conflictos entre el personal de almacén y los transportistas gracias a la implementación de un sistema digital de gestión de muelles.

En el lado opuesto de la balanza, se encuentra el **53% de empresas cargadoras que aún no ha adoptado una plataforma tecnológica**. Como principales motivos para no haber iniciado un proceso de digitalización en la gestión de muelles, nos encontramos

que, en un **47%** de los casos, se debe a la **resistencia al cambio** dentro de la empresa; seguido por el 40% que alega como barrera de adopción digital los **largos procesos de implementación**.

OBSTÁCULOS O DESAFÍOS FRENTE A LA TECNOLOGÍA | CARGADORES



Las principales barreras para la adopción digital entre los cargadores son la resistencia al cambio y los largos procesos de implementación.

La digitalización de la gestión de muelles nos ha aportado eficiencia y una mejor comunicación

Gracias a la digitalización de los procesos de carga y descarga, hemos ganado eficiencia en puntos clave como la reserva de espacios, el aprovechamiento de horas valle, registros de llegada, soporte multi idioma a los conductores y mejora en la calidad de los datos. Así como en la comunicación: el hecho de disponer de la información online de cada operación, nos permite compartirla con nuestros proveedores, erradicar la información confusa entre las partes y mejorar nuestra productividad.

”



Mariano Pérez

Front End Operations Manager, **Europastry**

Respecto a este punto, **CargoON** ha elaborado una guía (disponible en su web) sobre **cómo elegir la mejor solución de gestión de transporte para cargadores** en la que se indican algunos factores a tener en cuenta. En este sentido, para romper la barrera de la resistencia interna, se aconseja tener en cuenta la **gestión de la cultura del cambio dentro de la propia empresa y con nuestros proveedores**. Será importante, pues, llevar a cabo un **liderazgo com-**

prometido: motivar e incentivar al equipo a través de beneficios intangibles, tales como la descarga de trabajo y el enfoque en tareas más gratificantes; y tangibles, es decir, económicos. La comunicación clara, la capacitación y la creación de un entorno de trabajo colaborativo también serán elementos fundamentales para reducir el miedo y fomentar una mentalidad abierta y receptiva al cambio.

El éxito de cualquier iniciativa de digitalización no se limita únicamente a la implementación de nuevas tecnologías, sino a un cambio de mentalidad en toda la organización.

Por otro lado, para evitar los largos procesos de implementación, se aconseja que el proveedor elegido proporcione fases de desarrollo e implementación eficientes (que ya contemplen su integración) y que entienda que la agilidad y la rapidez en la entrega pueden marcar una gran diferencia en el retorno de la inversión (ROI) y en la capacidad de la empresa para adaptarse rápidamente a los cambios del mer-

cado. Esta es una de las principales razones por las que es crucial evitar soluciones cuya complejidad comprometa los recursos de la empresa durante demasiado tiempo. Volviendo al estudio, si nos fijamos en las respuestas arrojadas por las empresas de transporte, es notable conocer que un 55,6% informa que sus clientes no proporcionan soluciones tecnológicas para gestionar los muelles de carga y descarga.

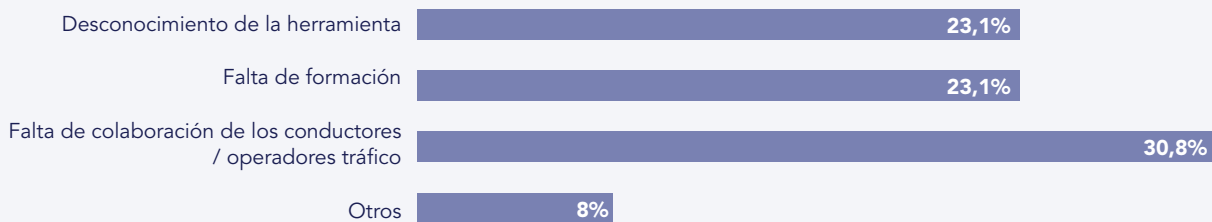
USO DE SOLUCIÓN TECNOLÓGICA PARA LA GESTIÓN DE MUELLES | TRANSPORTISTAS



Cuando estas soluciones sí se encuentran a disposición del transportista, como principales desafíos a los que tienen que atender, casi un **31%** de los encuestados apunta a la **falta de colaboración de los operadores de tráfico**, mientras que un **23%** de los

transportistas señala la **falta de conocimiento sobre las herramientas** disponibles, mismo porcentaje que apunta a la escasa formación proporcionada por los clientes.

OBSTÁCULOS O DESAFÍOS FRENTE A LA TECNOLOGÍA | TRANSPORTISTAS



La planificación de la carga y la descarga de mercancías, clave para la eficiencia

Para mejorar la eficiencia y la rentabilidad de las operaciones logísticas, es fundamental contar con una herramienta tecnológica que facilite la planificación y el control de la carga y descarga de mercancías. Esto implica adoptar un nuevo modelo de trabajo más ágil y digital, que reduzca el tiempo y los costes asociados a estas actividades.



Pablo Román

Director de Operaciones
NACEX

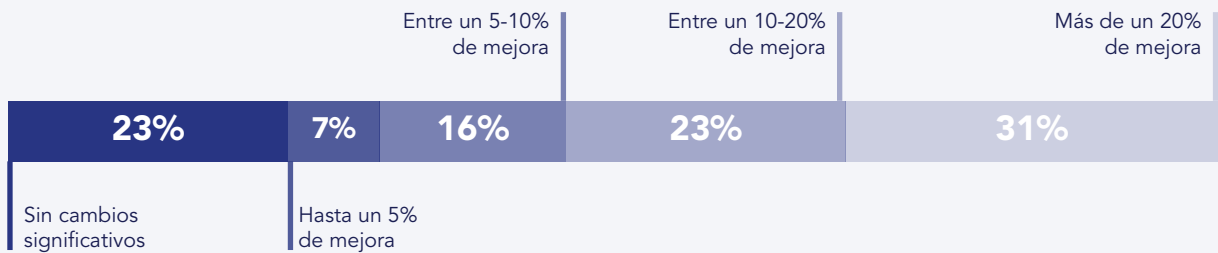
Aquí vuelve a ponerse de manifiesto la necesidad de llevar a cabo una **estrategia de gestión del cambio que implique también a proveedores** y los incentive a la hora de integrarse en el ecosistema digital de la empresa.

En este sentido, un **caso de éxito de cooperación entre transportista y cargador** nos lo brinda el operador logístico **ROR OL**, cuyo Director de Operaciones de Transporte, **Carlos Iguarbe**, nos explica que han conseguido mitigar los tiempos de espera con clientes estratégicos creando alianzas y facilitando la digitalización de todos los procesos del transporte. Un ejemplo de ello sería el cruce de datos entre la

geolocalización y los distintos hitos del servicio en la APP del conductor, con la que es posible ver, mediante posicionamiento, cuándo empieza a cargar y cuándo finaliza la descarga. No obstante, un **36,1%** de las empresas de transporte que cuentan con tecnología por parte de sus clientes ha experimentado **mejoras notables** y el **77%** de las empresas de transporte que tienen acceso a sistemas de gestión de muelles declaran que su **eficiencia ha mejorado entre un 5% y más de un 20%**. Además, más de la mitad de estas empresas (**53,8%**) ha notado una **disminución de conflictos o fricciones** entre el personal del almacén y los conductores u operadores de tráfico.

El 77% de las empresas de transporte que tienen acceso a sistemas de gestión de muelles declara mejoras en su eficiencia y el 54% ha notado la reducción de conflictos.

IMPACTO EN LA EFICIENCIA OPERACIONES | TRANSPORTISTAS



La digitalización de la gestión de muelles ha reportado una mejora significativa de nuestra eficiencia



Amador Hernández

Transport Purchasing
Manager
LECTA GROUP

Para lograr una gestión exitosa del proceso de carga y descarga, hemos implementado la digitalización en la gestión de los bookings, ya que un control manual de estas operaciones sería inviable debido al gran volumen diario que gestionamos.

Esta digitalización ha resultado en una mejora significativa de la eficiencia de las operaciones, ya que nos proporciona un mejor control y una gestión más efectiva de los recursos disponibles.

Nuestro principal reto ahora es avanzar en la digitalización de todos los procesos. Esto implica la implementación de sistemas para confirmaciones de entrega, gestión de información sobre retrasos e incidencias, incorporación del eCMR, entre otros aspectos. Mediante esta digitalización, se busca agilizar y optimizar las operaciones, mejorar la trazabilidad y la comunicación entre las partes involucradas, lo que contribuirá a una mayor eficiencia y productividad en el conjunto de la cadena logística.

La adopción de soluciones tecnológicas en la programación de muelles de carga y descarga representa una valiosa oportunidad para mejorar la eficiencia y optimizar las operaciones logísticas en el transporte de mercancías en España. Sin embargo, para aprovechar plenamente sus beneficios, es esencial abordar los desafíos que surgen durante su implementación. La colaboración entre los diferentes actores del sector, incluyendo conductores, operadores de tráfico y empresas cargadoras, se presenta como un factor determinante para el éxito en esta transición hacia tecnologías avanzadas.



Plan de recuperación, transformación y resiliencia del MITMA

Llegados a este punto, es relevante destacar que el **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)** ha tomado medidas para impulsar la digitalización del transporte en España. A través del **Programa Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia**, se ha lanzado un paquete de ayudas destinadas a promover la adopción de tecnologías avanzadas en el sector logístico y de transporte.

Con el fin de facilitar la gestión de las ayudas y la búsqueda de los servicios acordes a las necesidades de las empresas beneficiarias se ha creado una **base de datos de Proveedores de Soluciones de Modernización**, en los que se incluyen partners tecnológicos adscritos al programa ante los cuales dirigirse para implementar herramientas tecnológicas, recogidas en varias categorías, entre las cuales se encuentran los **sistemas de gestión de transporte para cargadores**.

Dada la importancia de este programa para el contexto que estamos exponiendo en este estudio, hemos querido consultar a cargadores y empresas de transporte el impacto del mismo en sus previsiones. Estas ayudas pueden ser el pretexto perfecto para iniciar la digitalización en la **programación de muelles de carga y descarga**. Sin embargo, desde la **CETM**, aunque no disponen de datos concretos, consideran que la cantidad asignada al sector es pequeña para ser distribuida entre muchas empresas, que incluye también a cargadores; que depende en gran parte de las CCAA y que existe un gran desconocimiento.

De hecho, la encuesta realizada arroja que **un considerable porcentaje de cargadores (63,5%) desconocía la existencia de estas ayudas** específicas para la digitalización del transporte, y en un **36,5%**, sabiendo de su existencia, **no va a optar a ellas**.

Las ayudas a la digitalización del MITMA están disponibles para empresas de transporte y logística.



**Jaime
Moreno**

Director General de
Transporte Terrestre
**Ministerio de Transportes,
Movilidad y Agenda Urbana**

Seguimos trabajando con los principales agentes para mejorar los tiempos de espera

La limitación, con carácter general, de la participación activa de los conductores en las operaciones de carga y descarga, se ha implementado de manera eficaz, gracias a la profesionalidad de todos los actores de la cadena logística, mejorando de esta manera las condiciones de trabajo de los conductores.

Un cambio de este calado no es sencillo desde el punto de visto operativo, y ahora seguimos trabajando con el Comité Nacional de Transporte por Carretera y con las principales asociaciones de cargadores para buscar las mejores prácticas que permitan a su vez optimizar la eficiencia de las operaciones de carga y descarga minimizando los tiempos de espera.

¿VAS A OPTAR A LAS AYUDAS DEL MITMA?

CARGADORES



TRANSPORTISTAS



■ Sí ■ No ■ Desconocía la ayuda

Por otro lado, en el ámbito de las empresas de transporte, se observa que un 35% de los encuestados también desconocía estas ayudas, sin embargo, es significativo que el mismo porcentaje, el 35%, mani-

fieste su interés en optar por estas oportunidades de financiamiento y apoyo para la implementación de tecnologías digitales en sus operaciones.



**Nuria
Lacaci**

Secretaria General
ACE

Más ayudas para los grandes cargadores

Respecto al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del MITMA, es una iniciativa a la que, por su dimensión, las empresas cargadoras de ACE difícilmente pueden acogerse, ya que, sobre todo en el transporte de mercancías por carretera, están dirigidas exclusivamente a pymes.

Con los límites establecidos, los cargadores de ACE únicamente han obtenido ayudas destinadas al transporte sostenible de mercancías, concretamente para la construcción de determinadas infraestructuras ferroviarias.

De ahí que desde ACE pensamos que por parte de las Administraciones Públicas es necesaria una redefinición de las ayudas, incorporando como beneficiarios a las grandes empresas, porque son los grandes cargadores los que actúan como tractor de la sostenibilidad, la digitalización y, en definitiva, de la modernización del resto de la cadena de suministro.

9

Bienestar y descanso de los conductores

Se calcula que **en España faltan del orden de 15.000 conductores profesionales**, situación que se acentuará en la próxima década dada la edad media de los profesionales en activo. Una problemática que afecta del mismo modo a otros países de nuestro entorno.

De hecho, la **Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU)** ha alertado sobre esta escasez en su estudio **"Falta de conductores profesionales**

del transporte por carretera" de 2022, atribuida al aumento de la demanda de transporte y al envejecimiento de la población de conductores.

Según sus estimaciones, el déficit entre conductores jubilados y nuevos chóferes en Europa podría triplicar la tasa de empleos no cubiertos en el sector, alcanzando más del 60% para el año 2026. Si no se toman medidas para hacer **la profesión de conductor más atractiva y accesible**, se prevé que el viejo continen-

Necesitamos garantizar el relevo generacional de profesionales

El problema de la falta de conductores es generalizado a nivel mundial, al igual que ocurre con la falta de trabajadores en otros sectores. Todas las medidas que colaboren a mejorar la situación de las empresas de transporte y sus conductores servirán para hacer más atractiva la profesión.

Concienciar a clientes y cargadores de la necesidad de mejorar las condiciones del sector, tanto a nivel de generar estabilidad en las condiciones de mercado como de facilitar la vida a los profesionales, es fundamental para contar con disponibilidad de transportistas y hacer factible el relevo generacional entre sus profesionales.

”



José María Quijano

Secretario General
de la **CETM**

En España existe un déficit de 15.000 conductores profesionales.

te enfrentará una “carencia de más de dos millones de conductores” para ese mismo año, lo que impactaría significativamente en la mitad de los movimientos de mercancías y millones de viajes de pasajeros.

Razones por las que la profesión ha dejado de ser atractiva hay muchas. La propia IRU señala en dicho informe varios factores, empezando por el de la **edad mínima** de cualificación, que sigue siendo de 21 años en muchos países europeos y que dificulta que aquellos que abandonan los estudios puedan ingresar en el sector.

Además, los **elevados costes para obtener la licencia y la formación** también suponen un obstáculo significativo. Un ejemplo de ello es Francia, donde el carné de camión cuesta 5.300 euros, más de tres veces el salario mínimo mensual medio.

La **seguridad** en la profesión es otro aspecto que se necesita mejorar, especialmente para las **mujeres conductoras**. Según el estudio, el 95% de los transportistas y el 94% de las empresas de transporte considera la seguridad como su máxima prioridad, pero lamentablemente, **solo el 3% de las plazas de aparcamiento existentes en la Unión Europea están certificadas como seguras**.

Sin embargo, la principal medida a abordar es la mejora de las condiciones laborales para los conductores. En este sentido, **Pedro Tomás Martínez**, director de la delegación de Zaragoza de **Transportes Lapuente**, considera que “la adopción y compromiso por parte de los transportistas y cargadores de un código de buenas prácticas sería determinante para la mejora de la situación de los trabajadores y empresas, lo que redundaría en beneficio de todos los actores dentro de la cadena de suministro”.

Pero no basta con la creación de más zonas de descanso seguras y bien equipadas, también es necesario trabajar en el trato que reciben los conductores en los puntos de carga y descarga: la falta de baños para uso del conductor, largos tiempos de espera, operaciones de carga y descarga a cargo del conductor, además del estrés de las devoluciones de los palets.

Según los datos recopilados en este sondeo, en el caso de los **cargadores, el 71,4% proporciona una sala de descanso** con acceso a un baño a los conductores mientras esperan la carga o descarga del camión. Merece la pena remarcar que el **69,2%** corresponde al segmento de **grandes cargadores**.

¿TU EMPRESA PROPORCIONA SALA DE DESCANSO CON ACCESO A BAÑO A LOS CONDUCTORES? | CARGADORES

Debemos explicar la profesión, modernizarla y reclamar el respeto que el sector merece

Los actores implicados en la cadena logística podemos y debemos hacer algo más. Es necesario acreditar que las buenas prácticas son el eje central de la cadena de suministro, la normativa que vendrá (Due Diligence) así lo indica. Desde TRANSPRIME Spanish Shippers' Council hemos lanzado la Certificación del Cargador Responsable (CCR) para acreditar, visibilizar y estandarizar las buenas prácticas llevadas a cabo por las empresas cargadoras: evitar la morosidad, limitar la subcontratación, tener un buen forecast, un biz continuity plan,... Son elementos que pueden parecer lejanos al conductor, pero tienen un impacto directo en su trabajo diario.



**Jordi
Espín i Vallbona**

Secretario General
**TRANSPRIME Spanish
Shippers' Council**

El 25 % de los cargadores reconoce no disponer de una sala de descanso para los chóferes.

Por otro lado, en el caso de las **empresas de transporte, el 86,1% afirma que menos del 50% de sus clientes proporciona una sala de descanso con acceso a un baño**. Esta situación indica que aún hay

un porcentaje considerable de empresas que podrían mejorar las condiciones de descanso de los conductores durante las operaciones logísticas.

¿TUS CLIENTES TE PROPORCIONAN SALA DE DESCANSO CON ACCESO A BAÑO PARA LOS CONDUCTORES? | TRANSPORTISTAS

86%

Menos del 50% de las empresas

Entre el 50 y el 79% de las empresas

Entre el 80% y el 100% de las empresas

Una práctica que está, por fortuna, cada vez más extendida, y que se refleja en iniciativas como **Truck Friendly Movement**, un movimiento de carácter social, sin ánimo de lucro, impulsado por la empresa Marcotran y las principales asociaciones del sector en España entre las que se incluye el CEL.

Su objetivo es trabajar por la mejora de la percepción social del transporte de mercancías por carretera a través de la formación, la sensibilización y el reco-

nocimiento de las buenas prácticas entre los actores del sector, incluso premiando a aquellas empresas o instituciones que cumplan con estos objetivos.





**Rut
García**

Responsable de
Marketing, Comunicación
y Responsabilidad Social
Corporativa
Marcotran Group



Es hora de pensar en las personas y de facilitar la incorporación a la profesión

La escasez de conductores es un hecho. Se han alineado diversos factores para convertir la profesión en una opción mínimamente atractiva para aquellos que se incorporan al mercado laboral: la inseguridad, los servicios mínimos que deberían cubrir sus necesidades allí donde desempeñan su labor, los tiempos de tránsito cada vez más ajustados, la normativa del tacógrafo que rige sus descansos o la exigencia en relación a la cualificación, es inversamente proporcional al reconocimiento que obtienen, cada vez más denostados socialmente.

Actualmente existen iniciativas privadas de grandes cargadores que, basadas en la Responsabilidad Social Corporativa, están trabajando en la mejora de las condiciones de los conductores con espacios y formaciones internas, sensibilizando e incluyendo a los conductores como grupos de interés dentro de su estrategia. Aún así, queda un largo camino por recorrer.

El papel de la Administración es clave, deben ser la palanca que favorezca la evolución hacia espacios más amigables, sobre todo en los centros logísticos donde la actividad principal es la carga y descarga de camiones pilotados por personas. Estos requieren de adecuación para cubrir necesidades mínimas de higiene, alimentación o pernocta en un ambiente seguro.



El bienestar de los conductores es un factor clave en la optimización del transporte de mercancías y para paliar la falta de atracción que sufre la profesión. A pesar de que existen empresas que llevan a cabo buenas prácticas en este sentido e instituciones que promueven la creación de proyectos encaminados a mejorar la calidad de vida de los conductores, todavía existe en nuestro país un margen de mejora.

10

Conclusiones del estudio

1

Tras la combinación de eventos que han sometido a la cadena de suministro a mucha presión, la digitalización y una planificación estratégica serán clave para la viabilidad y sostenibilidad del sector.

2

Los retrasos en los muelles de carga afectan a todos los eslabones de la cadena de suministro. En la mayoría de los casos, las esperas en los muelles son superiores a 1 hora en las operaciones de carga y descarga.

3

Los excesivos tiempos de espera se traducen en una disminución de la capacidad operativa, el incumplimiento de los plazos de entrega y pérdidas económicas por las paralizaciones de vehículos.

4

Las principales causas de la saturación de las rampas es el retraso en la llegada del camión, la falta de comunicación y coordinación entre las partes, así como las carencias en infraestructura y personal en los almacenes.

5

La prohibición de la carga y descarga no ha empeorado la eficiencia de los muelles: la mayoría de cargadores declara no haber sufrido cambios significativos a causa de la nueva normativa.

6

Para reducir los tiempos de espera es necesaria la digitalización de la gestión de muelles. El uso de tecnologías innovadoras y un compromiso real de todos los actores son esenciales para descongestionar las redes de abastecimiento.

7

La mayoría de cargadores que han implementado sistemas de gestión de muelles ha experimentado una mejora de su capacidad operativa. Sin embargo, lo más importante es la reducción de conflictos entre el personal de almacén y los conductores gracias a la mejor gestión de las franjas horarias.

8

Las principales barreras para la adopción digital son la resistencia al cambio, el temor a tener que hacer frente a largos procesos de implementación y la falta de colaboración de conductores y operadores de tráfico.

9

El MITMA ha puesto a disposición de empresas cargadoras y de transporte un programa de ayudas a la digitalización. A pesar de la importancia de esta iniciativa, se detecta poco conocimiento y adopción por parte del sector.

10

El déficit de conductores profesionales hace que desde el sector y la propia Administración sean necesarias iniciativas para aumentar la atracción hacia la profesión.



BY  TRANS.EU

Sobre CargoON

CargoON, parte de Trans.eu Group S.A., es un sistema de gestión de transporte integral especialmente diseñado para cargadores que permite mejorar el rendimiento de los procesos logísticos y ahorrar en costes a través de la automatización.

Los módulos de gestión de transporte de CargoON (Freights, Dock Scheduler, Visibility, Reports, Simple Tenders) permiten combinar la actividad con proveedores de transporte habituales y colaboraciones spot, a través de la asignación automática de cargas, la búsqueda de nuevos proveedores en la bolsa de cargas o a través de licitación, además de controlar la ejecución del transporte y obtener informes de rendimiento.

www.cargoon.eu/es

¿Alguna pregunta?
Contacta con nosotros:
info@cargoon.eu



Sobre el CENTRO ESPAÑOL DE LOGÍSTICA (CEL)

Desde 1978, el Centro Español de Logística (CEL) es la asociación de referencia nacional e internacional para la gestión de la cadena de suministro en España. Está centrada en aportar valor a sus socios a través del conocimiento y la innovación en la gestión logística. Para ello, actúa como referente del sector gracias a la investigación, compilación, selección y actualización de las más innovadoras técnicas de gestión logística y de las tendencias de negocio emergentes en la economía global. Participa en la divulgación y difusión constante del know how, innovación y buenas prácticas.

Aúna a las organizaciones y profesionales de la logística en foros de análisis para intercambiar y detectar las mejores prácticas y técnicas gestoras relacionadas con la cadena de suministro.

www.cel-logistica.org

¿Alguna pregunta?
Contacta con nosotros:
cel@cel-logistica.org

