



La figura de los ‘tenders’ genera dudas ante la dinámica actual del transporte y su mercado

El transporte por carretera es un sector muy atomizado. Solo en España hay más de 166.000 empresas dedicadas a esta actividad, como ha corroborado la responsable Territorial Iberia Webfleet Solutions, Jessica Egea. Esta estructura de mercado con muchas empresas y autónomos favorece el uso de ‘tenders’ o concursos como fórmula para contratar sus servicios a bajo precio. “Hay que pagar lo que vale el transporte en cada momento, nosotros trabajamos con tender, yo no soy oportunista, soy realista y acepto las reglas del juego” ha manifestado el director de Transporte del fabricante de celulosa Industrie Cartarie Tronchetti (ICT) en España, Fernando Saldaña. Sin embargo, como han expresado otros participantes en una jornada organizada por la patronal logística UNO en Zaragoza, también existen otras prácticas encaminadas a utilizar la figura de los ‘tender’ para hundir el precio de los servicios de transporte. En todo caso, esta fórmula de contratación genera dudas sobre su idoneidad y futuro ante las dinámicas del transporte y su mercado.

Según el director de Transporte del cargador ICT Tronchetti en España, “si todos ofrecen el servicio a 300 euros, no vas a coger el de 500 euros, porque no es el precio real”. Por su parte, el director comercial de Transporte de Grupo Carreras, Javier Melcón, vaticina que la figura de los ‘tenders’ se extinguirá a partir de este año, debido a la crisis de suministros, el alza de los costes en materias primas y toda la situación derivada del transporte. A su juicio, “el tender ha muerto, antes ganaba el que tenía el precio más bajo, pero ahora no miramos precio sino servicio, ahora miramos de quién nos fiamos y no el céntimo”. A este respecto, el director de la delegación de Zaragoza de Transportes Lapuente, Pedro Tomás, ha añadido que, si no desaparece, lo que es seguro es que los ‘tenders’ cambiarán, porque “antes no había la sensibilidad de que no todas las épocas del año son iguales, por lo que habrá que modificar la forma en la que son concebidos”, ha matizado.

EL REAL DECRETO DE MARZO SOBRE TRANSPORTE ES UNA SOLUCIÓN PALIATIVA

Además de enfocar el Real Decreto de marzo sobre el transporte por carretera de forma pedagógica para mostrar a sus clientes cuáles son las fórmulas para cumplir la ley, la apuesta transversal del tejido empresarial es buscar soluciones para después de junio. “Nosotros ya hicimos nuestro modelo de cobro del transporte antes, pero de repente empezó una escalada de subida y tuvimos que pararlo, aunque no descartamos retomarlo en junio”, ha subrayado Fernando Saldaña (ICT Tronchetti). Otra posible opción que barajan desde Transportes Carreras es fijar un precio mensual y si un mes se produjera un sobrecoste, incluir a parte ese extra. “Lo suyo sería que cada mes se concretara qué se va a cobrar y si hay un exceso que se cobre a parte como abono”, apostilla Javier Melcón (Grupo Carreras).

En cualquier caso, aunque todos agradecen las medidas tomadas, consideran que son paliativas. El sector está viviendo una “verdadera situación de crisis”, colaboran con autónomos debido a la atomización del sector, y “ellos se están arruinando” a lo que Javier Melcón (Grupo Carreras) añade que tampoco pueden renovar sus flotas y apostar por un transporte propio. De hecho, ha constatado que “llamamos para pedir nuevos camiones a los concesionarios y ni siquiera nos

toman el pedido". El sector está convencido de que en verano se producirán nuevos paros y movilizaciones si no se toman medidas a largo plazo. Lo que plantea el Real Decreto "es una ayuda necesaria, pero es pan para hoy y hambre para mañana", concluye el responsable Logística y Transporte de Grupo QP, Fernando Gutiérrez.