

SIN RODEOS



A. Pérez de Calleja

Las familias estaban, y aún están, totalmente equivocadas sobre lo que conviene a sus retoños

El estatus

En cierta ocasión, el secretario de una organización empresarial vasca describió la naturaleza de la disyuntiva que se plantea a los jóvenes a la hora de elegir entre Universidad y Formación Profesional. Y lo hizo de manera particularmente gráfica: si van a la Universidad tardarán al menos cinco años en obtener una licenciatura y un año en conseguir un empleo, les ofrecerán un contrato temporal y les pagarán una miseria. Si hacen FP, tardarán tres años o menos en graduarse, conseguirán un empleo, incluso antes de terminar, con un contrato fijo y bien pagado.

Los empresarios se han quejado siempre de la inmoderada tendencia a cursar estudios universitarios de la juventud española en lugar de las profesiones que las empresas realmente necesitan. A pesar de que la tendencia se está invirtiendo, todavía hoy en día el número de universitarios, 1,2 millones, rebasa ampliamente al de alumnos de FP, 0,9 millones. El resultado es que España tiene el mayor porcentaje de Europa de titulados universitarios ocupados en empleos que no requieren tales calificaciones.

Las familias y los jóvenes siguen ignorando hechos evidentes. Se calcula que en 2030 los nuevos puestos de trabajo demandarán un 65 por ciento de profesionales con conocimientos medios y sólo un 35 por ciento con altas cualificaciones. Todo un indicio de por donde van las cosas. De hecho, Alemania, un país con un nivel tecnológico muy superior al nuestro, envía el 60 por ciento de los alumnos de secundaria a la formación profesional y sólo van a la Universidad los restantes. Prácticamente lo opuesto a lo que se viene haciendo en España.

El problema es que la Universidad española, a pesar de su bajo nivel académico, tiene un prestigio social ajeno a la realidad del mercado laboral. La gente no es consciente de que mientras la tasa de paro media de los menores de 25 años es superior al 30 por ciento, entre los que han cursado FP es de sólo un 7 por ciento. Las familias estaban, y aún están, totalmente equivocadas sobre lo que conviene a sus retoños. Sacrifican economía y empleo en aras a un prestigio social sin base real. La misma cosmovisión que en otros tiempos llevaba a hidalgos empobrecidos a morir de hambre en nombre de su estatus.

transporte@grupoxxi.com

COMPLEMENTARIOS



el director general de la Fundación ICIL, **Xavier Rius**, y el presidente de Feteia, **Enric Ticó**, firman un Protocolo de Colaboración en el que se comprometen a facilitar el acceso a las actividades formativas, de innovación y asesoramiento logístico.

VICIOS de transitario



Jesús Cuéllar

Durante el 'Madrid Air Cargo Day', resultaron impactantes las presentaciones de los representantes belgas por la claridad argumental con que expusieron el caso de la comunidad de carga organizada en torno al aeropuerto de Bruselas

Clúster para la carga aérea

La "Mesa de coordinación" propuesta por las once asociaciones firmantes del Manifiesto por la Competitividad de la Carga Aérea parece que verá la luz próximamente al recibir por parte de la Dirección General de Aduanas y de Aena la confirmación de que participarán activamente en ella. Si lo comparamos con la situación actual, será un gran paso tener un ámbito de interlocución permanente centrado en mejorar la competitividad y promocionar la carga aérea en España. Estábamos felices con el avance

cuando de repente vemos que, siendo bueno, palidece comparado con lo conseguido por la industria en otros países y aeropuertos europeos de primer nivel como es el caso de Bruselas. Durante el 'Madrid Air Cargo Day' del 23 de octubre, resultaron impactantes las presentaciones de los representantes belgas por la claridad argumental con que expusieron el caso de la comunidad de carga organizada en torno al aeropuerto de Bruselas. Lo que nos describieron fue cómo han creado un auténtico clúster de carga aérea donde, estando en el centro las empresas que realizan las operaciones: Aeropuertos, compañías aéreas, transitarios, operadores de *handling* y transportistas, también cuentan con la participación de la Administración, Cámaras de Comercio, Universi-

dades, etc. Explicaron cómo solo en tres años desde su fundación en 2016 han podido acelerar sus procesos de innovación y digitalización gracias a estar juntos en una misma asociación todos los participantes de la cadena logística de la carga aérea comprometidos con el proyecto. También merece la pena recordar la importante financiación obtenida vía subvenciones de la UE, por solicitarlas no por cada sector, sino como una agrupación de toda la industria. Igualmente detallaron las resistencias iniciales que tuvieron que vencer sobre todo en cuanto a cambiar la mentalidad de los llamados a ser socios. Tras una larga historia de vivir los problemas de manera separada desde su asociación sectorial, incluso con confrontaciones entre distintas partes, tenían que pasar a visualizar la importancia y necesidad de trabajar juntos por un bien común superior: ser más competitivos como comunidad de carga y ser capaces de hacer crecer la tarta de la industria que todos comparten, evitando la fragmentación de los procesos y la falta de coordinación entre los actores. En definitiva, mejorando la eficacia del servicio ofrecido conjuntamente a los clientes finales. ¿Será mucho soñar pensar que podríamos llegar a construir un clúster de carga aérea en España?

jesus@cuellar.eu

QUÉ bien

La creación de un laboratorio para la innovación y el emprendimiento en el sector marítimo y portuario en materia de cambio climático por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia, la Fundación Valenciaport y el Centro Español de Innovación en Cambio Climático va a permitir potenciar el desarrollo de una economía baja carbono con el objetivo de facilitar acciones de adaptación y mitigación del cambio climático. El "SuperLabPorts", ubicado en el puerto de Valencia, permitirá al enclave español postularse como referente mundial en la lucha contra el calentamiento global en el sector marítimo y portuario. La iniciativa pretende ser un laboratorio abierto para conectar la demanda con la oferta y movilizar a ciudades, regiones, países, empresas y *start-ups*, dentro de un espacio multifuncional y polivalente para el trabajo colaborativo y la co-creación como catalizadores de la descarbonización a través de una transformación fundamental de los sistemas económicos, sociales y financieros.



La sede de "SuperLabPorts" está en Valencia.

QUÉ mal

Como es más que habitual, los transportistas vuelven a pagar el pato sin comerlo ni beberlo. En este caso, han sido las protestas independentistas que han cortado numerosas carreteras de toda la red viaria catalana, entre las mismas, importantes vías de comunicación como la AP-7, utilizada diariamente por los profesionales españoles que hacen transporte internacional. Se trata de la conexión principal con el resto de Europa para las exportaciones españolas. El colmo, miles de vehículos y sus conductores atrapados durante más de 24 horas en la frontera el tercer fin de semana de octubre. Y no únicamente resultó perjudicado el transporte internacional, afectó también gravemente a los flujos interregionales entre Cataluña y el resto de comunidades autónomas, especialmente con Aragón y la Comunidad Valenciana.