



Fundación Corell  
Movilidad, Medioambiente y Seguridad

## Diagnóstico del sector del transporte profesional por carretera.

Conclusiones Jornada 29 de marzo de 2022.

La movilidad profesional de viajeros y mercancías es hoy en España un sector puntero, competitivo, con liderazgo europeo y comprometido con la transformación social, energética e industrial de la Unión europea, pero a su vez aquejado por los problemas que diferencian a la sociedad española de nuestros mayores competidores. El sector tiene problemas estructurales que debe afrontar, pero también grandes oportunidades.

Estamos ante una oportunidad única de transformación tecnológica y energética que el transporte profesional debe aprovechar al máximo para liderar su evolución verde. Se pide al gobierno canalizar los fondos Next Generation para digitalizar la gestión, modernizar las infraestructuras y apoyar la transición energética de la forma más ágil y eficiente.

Nuestras empresas han demostrado una enorme capacidad de resistencia y de adaptación ante los cambios previstos e inesperados de los últimos años, pero debemos insistir en la “velocidad” en la toma de decisiones.

Transportistas y cargadores deben ser socios estratégicos que apoyen su mutuo crecimiento en la prestación de servicios a la ciudadanía, colaborando en los procesos de mejora continua y por tanto de incremento de la rentabilidad mutua sin desequilibrios de poder. La disrupción que supone el e-commerce pone de manifiesto la necesidad de profunda transformación del sistema de transporte de mercancías. Y para ello cargadores y transportistas deben tener la misma capacidad negociadora equilibrada en la negociación de los contratos y respetarlos.

La principal debilidad de nuestro sector es común al resto de la economía, la fragmentación de nuestro tejido empresarial con una barrera clara en torno a los 50 empleados.

Todos los actores implicados, empresas, administraciones y sindicatos deben identificar y **remover los obstáculos regulatorios** que frenan el crecimiento de nuestras compañías, garantizando simultáneamente las condiciones laborales y la supervivencia empresarial.

Las **administraciones públicas** deben legislar de forma consensuada **la nueva Ley de Movilidad Sostenible** y revisar en profundidad las Obligaciones servicio público, basándolas en la calidad en la atención a la ciudadanía y no exclusivamente en el coste, para evitar que la regulación no se convierta en un proceso de subasta pública que no tiene en cuenta la calidad de los servicios a los ciudadanos sino simplemente el puro precio.

El **Sistema nacional de Movilidad** exige por tanto una transformación en el Modelo de gobernanza que permita la modernización de la gestión tanto de las Obligaciones de Servicio Público como del mapa concesional, la gestión de las infraestructuras con una visión más amplia del ecosistema de la movilidad y en especial en los modelos de licitación pública, que deben primar el servicio al ciudadano abandonando el sistema de subasta económica.

El anteproyecto de Ley necesita de una profunda mejora en la definición de la gobernanza y las relaciones entre administraciones, así como de la financiación a cargo de cada nivel administrativo. A día de hoy su redacción es muy confusa en especial en la definición de la participación de Ayuntamientos, Comunidades Autónomas y Gobierno central y sin el imprescindible soporte financiero que desgraciadamente desapareció de los objetivos iniciales de la Ley.



Fundación Corell  
Movilidad, Medioambiente y Seguridad

Debemos **entender** el transporte como un servicio integrado por todos los modos posibles de transporte tanto para el ciudadano como para las mercancías buscando el equilibrio en la financiación entre todos ellos.

La intermodalidad tiene una oportunidad de crecimiento clara en España, pero necesita de un planteamiento organizativo que hoy no tiene y un plan estratégico a más largo plazo que con el que normalmente se trabaja en el ámbito político. El transporte intermodal dependerá de la capacidad del ferrocarril para cumplir los compromisos de calidad de servicio que actualmente ya cumple el camión.

El reto demográfico debe tener reflejo en la nueva Ley de Movilidad tanto en las grandes conurbaciones donde se agrupa la mayor parte de la población española como en el ámbito de la España vacía y el mundo rural que demanda los mismos servicios, pero donde la legislación debe adaptarse a sus características específicas.

La actual situación geopolítica con un fuerte impacto en el precio de los combustibles y una nueva recesión económica provoca la necesidad de tener independencia tecnológica, industrial y energética y nos obliga a replantear con mente abierta la descarbonización y la reducción de emisiones contaminantes.

¿Qué tecnologías nos van a llevar a la descarbonización? ¿Qué fortalezas tenemos en España?

Las capacidades industriales ya existentes en Europa nos permiten seguir mejorando los motores de combustión, perfeccionar los combustibles clásicos, apostar por los biocombustibles y aprovechar su impacto positivo en el mundo rural. Y el vector del hidrógeno verde que debe generarse con energía renovable y que representa una oportunidad de independencia energética. La transición energética debe ser al menor coste posible para el ciudadano. Las tecnologías no tienen que oponerse sino complementarse.

Un fabricante debe poner un producto adecuado a las necesidades y capacidades económicas del cliente y por tanto ofrecer diferentes soluciones técnicas. En paralelo debe desarrollarse la infraestructura necesaria para utilizar las nuevas tecnologías. Los fabricantes están trabajando en una movilidad sostenible, conectada y económicamente viable.

Debemos por tanto hablar de un proceso de transición y no de un proceso disruptivo. Cada administración, cada grupo político, cada actor de la movilidad debe cooperar en el desarrollo consensuado del cambio.

Hemos hablado hoy de compromiso ambiental, indiscutido. De garantizar la salud de nuestros conciudadanos y la sostenibilidad de nuestro planeta. De innovación digital, imprescindible para el crecimiento sólido de nuestro tejido empresarial. De integración intermodal de la cadena logística, necesaria para potenciar nuestra competitividad como enclave logístico inmejorable como puente intercontinental.

Pero hoy, sobre todo, hemos hablado de personas cuyo trabajo debe ser reivindicado, prestigiado y respetado por su importancia vertebral para nuestra sociedad. El capital humano del sector va a tener un proceso de adaptación a las nuevas tecnologías, la nueva regulación y debe reciclarse en un proceso de formación continua.

En definitiva, el tejido empresarial, autónomo y laboral debe recibir el reconocimiento que se merece, en consonancia con todo lo que se le exige y que sólo se valora cuando lo perdemos.

Madrid, 29 de marzo de 2.022