

Diagnóstico del sector del transporte profesional por carretera en España: por una movilidad más eficaz, eficiente y sostenible



Prólogo

La Fundación Corell ha encargado a GAD3 la realización de un estudio demoscópico de 360° sobre la percepción del Transporte terrestre de mercancías y viajeros.

La movilidad de personas y mercancías está en plena transformación y los actores del sector, usuarios y empresarios, necesitan conocer que opinan los principales decisores sobre el futuro de esta actividad.

Las decisiones empresariales deben basarse en escenarios que, aunque cambiantes, deben ser previsibles y equilibrados de forma que se asegure el retorno de las inversiones que se precisan para la prestación de los servicios, garantizando el empleo y los avances en materia climática simultáneamente.

El estudio que les presentamos elaborado durante 2021, aspira a convertirse en una base sólida en la que fundamentar y acordar entre los diferentes actores, las decisiones políticas, económicas y empresariales del sector del transporte terrestre.



29 de marzo de 2022

Resumen del estudio



PARTE 1	Aprendizajes clave
PARTE 2	Transporte: Imagen y DAFO
PARTE 3	Transporte y Medio Ambiente: ley de Movilidad
PARTE 4	Transporte: Empleo, Tecnología, Infraestructuras
PARTE 5	Recomendaciones propuestas por los entrevistados para la mejora el sector
PARTE 6	Acciones propuestas por la Fundación Corell y Think Tank Movilidad

Objetivos y Metodología

El objetivo global de la presente investigación es realizar un diagnóstico sobre el sector de la movilidad por carretera en España

Para ello se ha empleado una metodología cualitativa online: se han realizado 30 entrevistas en profundidad de 1 hora de duración, a través de Microsoft Teams, a diversos perfiles:

- **Profesionales del ámbito de la comunicación**
- **Profesionales del sector de consultoría y de despachos jurídicos**
- **Expertos de universidades y empresas del sector**
- **Políticos**
- **Reguladores**
- **Operadores**
- **Fabricantes**
- **Miembros de organizaciones relacionadas con el sector, sindicatos y asociaciones patronales**



Resumen ejecutivo

- ✔ El mercado de la movilidad es único con cada modo aportando soluciones propias y servicios individualizados en un marco común, por esto se necesita neutralidad regulatoria y fiscal, con regulación adecuada y flexible
- ✔ El transporte profesional de viajeros y mercancías es uno de los principales motores de la industria y del sector servicios. Supone un 5,5% del PIB y Genera unos 550.000 empleos
- ✔ En España el 53% de viajeros nacionales interurbanos utiliza el autobús y más del 95% de las mercancías se distribuyen por carretera. Somos uno de los países europeos con mayor dependencia de las carreteras
- ✔ Hay que poner en valor imagen del sector y mejorar el acceso a la profesión. El comportamiento cívico del sector durante la pandemia ha mejorado su imagen pero todavía no es suficientemente atractivo.
- ✔ Debemos trabajar en un proceso de transformación para alcanzar una mayor sostenibilidad del sector, enfocándonos en: La transición energética, renovación del parque móvil, cambios en pesos y dimensiones en mercancías, y fomentar el transporte colectivo de viajeros
- ✔ Es necesario evolucionar hacia la intermodalidad. Conseguir que la movilidad sea sostenible pero también sea lógica, inteligente y analítica
- ✔ El desarrollo tecnológico y digital se debe llevar a cabo de manera conjunta y colaborativa entre el sector, el gobierno, y los fabricantes.
- ✔ El objetivo es que todo esté conectado y comunicado, vehículo-vehículo, vehículo-infraestructura hasta llegar a un sistema cohesionado más seguro y eficiente

1

Aprendizajes clave

El sector se encuentra ante la necesidad de hacer una transformación profunda

Hay que reforzar y mejorar la imagen del sector para que ocupe el lugar que le corresponde



01



Tenemos un gran reto por delante. Es un sector que genera mucho debate y controversia, cuya evolución genera incertidumbre



En este momento de cambio, también encontramos grandes oportunidades para el sector

Atomización empresarial excesiva

Se asocia a alta contaminación

La imagen de la profesión desprestigiada

Falta de entendimiento entre la Administración y el sector del transporte por carretera

La digitalización nos va a permitir mejorar la eficiencia, el servicio y la sostenibilidad

Tras la pandemia el sector ha demostrado su compromiso social y desde aquí ahora somos más visibles y creíbles

Una mayor concentración del sector nos va a permitir ser más competitivos y tener una mayor fuerza negociadora

Defendamos nuestra fortaleza dentro del transporte: eficiencia, rentabilidad, capilaridad, fiabilidad



2

Transporte: Imagen y DAFO

El transporte de viajeros y mercancías es un sector estratégico para la economía española

- Supone un 5,5% del PIB
- Genera 550.000 empleos
- Se trata de uno de los principales motores de la industria y del sector servicios

03

Imagen del sector

Transporte de mercancías

1. **Un sector invisible:** la clave fundamental de la logística es que su intervención en el proceso productivo y en el proceso de distribución no se sienta → debemos trabajar para visibilizar la labor del sector
2. **Un sector con un problema de imagen:** las asociaciones negativas y los mitos asociados al sector están impidiendo que su valor trascienda (ej. siniestralidad, contaminación, mala imagen de la profesión...)

Transporte de viajeros

1. **Socialmente tiene una imagen positiva:** favorece la movilidad, es fundamental para el turismo, ha avanzado más en la transición energética...
2. **Un sector que ha mejorado y evolucionado en los últimos años:** más frecuencias y rutas, mejor servicio...



La pandemia ha afectado fuertemente al sector, aunque a diferentes niveles

En el caso del transporte de viajeros el impacto ha sido muy relevante

- Ha habido un **parón total** de la actividad en transporte discrecional
- Muchas **empresas pequeñas** han tenido que **cerrar** por la falta de ayudas
- Las recomendaciones **del transporte individual** como medida de contención del virus tampoco han beneficiado

El transporte de mercancías: se consideró sector esencial y por eso no se ha visto tan afectado

- El crecimiento **del comercio online les ha beneficiado**. Muchos creen que su negocio incluso ha crecido
- Se consiguió **mayor eficiencia en los repartos**
 - Mayor rapidez porque no había tráfico
 - Sin fallos en las entregas porque la gente estaba en casa

No obstante, los encuestados creen, en general, que no se ha tratado bien a los profesionales del sector

DAFO del sector

En España el 53% de viajeros nacionales interurbanos utiliza el autobús y más del 95% de las mercancías se distribuyen por carretera. Somos uno de los países europeos con mayor dependencia de las carreteras. Esto nos sitúa en una posición fuerte con respecto a otros medios de transporte en nuestro país

- Flexibilidad
- Autosuficiencia
- No necesita una infraestructura propia
- Seguridad
- Compromiso
- Capilaridad
- Eficiencia del transporte de mercancías
- Calidad del servicio del transporte de viajeros
- Ratio empleo/inversión muy favorable



FORTALEZAS



OPORTUNIDADES

- Digitalización
- Racionalización de rutas
- Concentración
- Fondos europeos
- Desarrollo del transporte de última milla
- Transformación de la movilidad urbana
- Gestión privada del transporte público colectivo muy eficiente.

- Atomización
- Diferencias internas
- Incertidumbre del modelo de negocio
- Áreas de descanso poco confortables, debilidad de la estructura empresarial gran carga de tareas para el transportista en el transporte de mercancías
- Mal estado de las estaciones de autobús y marketing poco cuidado en el transporte de viajeros

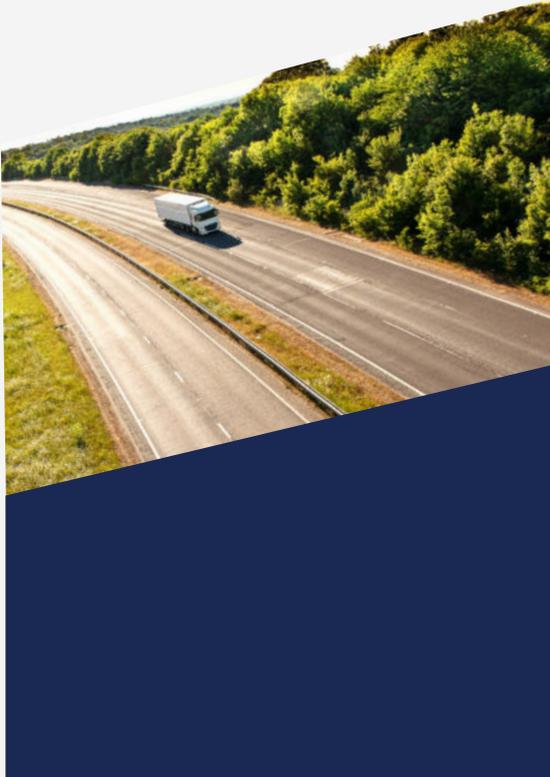


DEBILIDADES



AMENAZAS

- Proteccionismo excesivo del Ferrocarril
- Medidas que impliquen mayor carga fiscal
- No concesión de ayudas
- Problemas medioambientales
- Competencia externa, competencia desleal e intrusismo profesional en el transporte de mercancías
- Economía colaborativa, liberalización de precios del ferrocarril y crisis económica en el transporte de viajeros



3

Transporte y Medio Ambiente

Aunque la mayoría desconoce los datos concretos de emisiones de CO₂, inevitablemente, el sector del transporte por carretera se percibe como un agente altamente contaminante

Y aunque el sector está haciendo un gran esfuerzo por mejorar la sostenibilidad de sus vehículos cumpliendo las normativas europeas, alcanzar el reto no siempre es fácil

02

Sostenibilidad del transporte por carretera

Los temas que estructuran el discurso en torno a la sostenibilidad del transporte profesional por carretera son, principalmente: transición energética, renovación del parque móvil, cambios en pesos y medidas en mercancías, transporte colectivo de viajeros

Transición energética

- La transición energética es el gran reto del sector de transporte por carretera e implica un **proceso de transformación profundo**
- Dentro del sector del transporte por carretera la transición energética está en **diferentes fases de desarrollo e implementación**
- Este reto al que se enfrenta el sector entraña **importantes riesgos**: prisa de los legisladores, dificultad para hacer llegar las ayudas a las empresas, foco en el vehículo y no en el carburante...
- Estamos en un momento de transición energética, pero aún **nadie tiene claro cuál será el combustible o la energía del futuro**:. Esto genera una gran incertidumbre en el tejido empresarial

Renovación del parque móvil

- **La renovación del parque móvil** es otra pieza fundamental para trabajar una mayor sostenibilidad del sector: el parque automovilístico está envejecido y las empresas son las principales interesadas en renovar sus vehículos
- Requisitos ecológicos en los procesos de contratación
- La mayoría de los entrevistados están de acuerdo en que **el Estado debe apoyar la renovación de las flotas**: incentivos, subvenciones, ayudas... → En cualquier caso, debe hacerse poco a poco
- Desarrollo actividades de compensación de emisiones

Sostenibilidad del transporte por carretera



Cobertura empresarial del crecimiento del transporte colectivo de personas

- La mayoría de los entrevistados consideran que se debería potenciar el transporte colectivo de viajeros para favorecer la sostenibilidad, mejorando el servicio y limitando el uso de vehículos particulares y otros medios de transporte
- En este sentido, la aprobación de la **Ley de Transición energética y cambio climático** va a ser fundamental para potenciar el transporte colectivo en las zonas urbanas: transformación del centro urbano, compra de autobuses eléctricos, digitalización...

Regulación

- Nos encontramos ante un sector con **regulación múltiple y cambiante**, que no resulta eficaz → dos **necesidades** claras: desarrollar una **regulación única** de la movilidad en España (eliminar duplicidades y hacer confluir las normas) y **adecuar la normativa desfasada** a la realidad actual (simplificar la legislación e incluir las nuevas realidades del mercado en la nueva ley de transporte).
- Desde **el sector** hay una creencia generalizada de que las administraciones y el ámbito político **no han prestado atención al transporte por carretera** e incluso a veces **se le ha demonizado**.
- También creen que **las políticas desarrolladas no han beneficiado** al sector del transporte por carretera: legislación desactualizada, medidas más rentables electoralmente, escaso foco en parte económica y operativa...
- Sin embargo, desde **el ámbito político** la sensación es que **se trata al sector de manera adecuada**, especialmente en relación con la **pandemia** (ej. créditos ICO, ERTE, suministro de EPI...), y que **las condiciones fiscales** del sector son buenas.
- **Todos** coinciden en la **necesidad de hacer políticas de Estado** en el ámbito del transporte y para conseguirlo, creen que sería interesante la existencia de una figura independiente, capaz de coordinar y lograr el consenso entre el sector y las Administraciones.

4

Transporte: empleo, tecnología e infraestructuras

El desarrollo tecnológico y digital del sector son la esperanza para mejorar muchos de los problemas asociados al transporte por carretera fundamentada en una nueva regulación sectorial que potencie la creación de empleo



04

Empleo: gestión de Recursos Humanos:

Emergen muchas barreras de entradas a la profesión:

- **Mercancías:** una gran inversión económica, horas de prácticas
- **Viajeros:** acceso al carné de autobús incoherente con la capacitación profesional
- Imagen social **desvalorizada y estereotipada**, anclada en el pasado
- **Muy masculinizada.** Con escasa presencia de mujeres
- Es **poco vocacional**, acuden a esta profesión como último recurso cuando no tienen otra salida
- El conductor de autobús está algo mejor visto que el transportista, pero no tiene el mismo prestigio que otros conductores (tren, barco, avión...)

Generalmente se le asocia malas condiciones de trabajo:

- **Salarios bajos**, especialmente en transporte de mercancías
 - **Largas jornadas laborales:** muchas horas de conducción
 - **Áreas de descanso deficientes**
 - **Tareas añadidas** que no se deberían asumir, como carga y descarga
- **Otras debilidades asociadas a la profesión:**
- Soledad en el día a día
 - Distanciamiento familiar
 - Problemas de sueño



Tecnología: Colaboración de los agentes implicados

Lo ideal es que el proceso de digitalización **se lleve a cabo de manera conjunta y colaborativa** entre los diferentes agentes implicados

No obstante no siempre hay consenso en este punto...



EL SECTOR

Están concienciados pero tienen muchas limitaciones económicas, **es complicado que la digitalización llegue de manera amplia y rápida**



GOBIERNO- ADMINISTRACIONES

No siempre están dispuestos a invertir en ello, prefieren que sea el sector el que impulse la tecnologización a través de los vehículos. **Si lo impulsa la administración el proceso es mucho más largo**



LOS FABRICANTES

Ya están muy activados y avanzados
Disponen de los recursos y los conocimientos para impulsar la digitalización de los vehículos
Son la esperanza para agilizar el proceso

Infraestructuras: Digitalización

El objetivo es que todo esté conectado y comunicado, vehículo-vehículo, vehículo-infraestructura hasta llegar a un sistema totalmente automatizado más seguro y eficiente.



VEHICULOS

Los fabricantes han apostado por el desarrollo y la innovación.

Es el ámbito donde la industria está intentando desarrollarse más, dónde hay una mayor predisposición de mejora y evolución: seguridad, autonomía, confort, eficiencia y sostenibilidad, integración y comunicación.



INTERNA-SECTOR

Digitalizar no es sólo eliminar papel sino cambiar los procesos de trabajo interno de las empresas que les permita ser mucho más eficientes y sostenibles en términos de negocio: trazabilidad, digitalización de empresas y servicios, webs y plataformas digitales, gestión y seguimiento de las flotas...



INFRAESTRUCTURAS

La digitalización de las infraestructuras aun está poco desarrollada, depende de la inversión de la Administración.

Supone ir analizando la información y los datos de uso: Big data, regulación del tráfico, reducción de accidentes, ciudades inteligentes... Sin embargo, la Administración apuesta por poner el foco en la conservación, más que en la construcción de nuevas infraestructuras.

5

Recomendaciones para potenciar el sector

- Concienciar a la sociedad de la importancia del transporte por carretera por su eficacia económica y garante del bienestar ciudadano
- Analizar adecuadamente la contaminación por GEI del transporte profesional
- Potenciar y dar a conocer su lado más tecnológico e innovador
- Potenciar el transporte colectivo de viajeros
- Integrar todos los modos para lograr una cadena logística eficiente
- Alinearse con la tendencia del Pacto verde y liderar una transición energética sostenible



04

Recomendaciones para potenciar el sector

Regulación actualizada y armonizada a nivel nacional para ganar eficacia

- Apostar por la defensa de las **políticas de transporte** a través de un **pacto de estado**, para no depender de gobiernos con diferentes intereses
- **Labor muy pedagógica delante de las administraciones**: que conozcan en profundidad el sector, que entiendan sus problemáticas, que se involucren...

Concentración empresarial y voz única

- Fomentar procesos para **aumentar las dimensiones** de las empresas para ser más competitivos
- Poner en marcha acciones para que el sector tenga una **única voz empresarial**

Dignificar y mejorar la imagen de la profesión y del empleo

- **Prestigiar** la imagen **profesional del transporte**
- Resaltar su valor, su rol como **profesión esencial**
- **Rejuvenecer y feminizar** la profesión
- Seguridad: **tacógrafo obligatorio** para el todo el transporte profesional
- Creación de una **FP para transportistas y profesionales** del sector

Integrarse en el proceso de disminución de la huella de carbono por emisión de GEI

- Conseguir que la movilidad sea sostenible pero también **lógica, inteligente y analítica**

Invertir Fondos UE para una movilidad inteligente y más eficiente

- **Apostar por la integración digital** para dar un servicio personalizado, con información en tiempo real al cliente y usuario.

Favorecer una Intermodalidad que mejore la cadena logística

- Favorecer la intermodalidad a través de **un ferrocarril con neutralidad en las subvenciones**
- No debemos entender el ferrocarril como competencia, sino como un aliado con el que hacer **crecer el negocio de la logística**

6

Acciones propuestas por la Fundación Corell

- Mejorar la sostenibilidad empresarial
- Regulación actualizada y armonizada a nivel nacional para ganar eficacia
- Liderar la transición energética de la movilidad
- Invertir Fondos UE para una movilidad inteligente y más eficiente
- Fomento de la intermodalidad



04

Acciones propuestas

Mejorar la sostenibilidad empresarial

- Prestigiar el sector del transporte como profesión esencial
- Medidas de aumento de la dimensión empresarial y uso de una fiscalidad clara y armonizada
- Mejorando las condiciones laborales y la productividad a través de la negociación colectiva sectorial
- Planificar una estrategia logística realista de país
- Relanzar la movilidad colectiva
- Legislar un nuevo modelo de financiación del Transporte Colectivo de viajeros
- Tacógrafo obligatorio para todo el transporte profesional

Regulación actualizada y armonizada a nivel nacional para ganar eficacia

- Apostar por la defensa de las políticas de transporte a través de un pacto de estado, para no depender de gobiernos con diferentes intereses
- Neutralidad energética durante el proceso de transición
- Mejorar los sistemas de contratación pública
- Redefinición de las OSP- fomentando la participación privada en el servicio de transporte público de viajeros
- Voz única ante la administración para que conozca en profundidad el sector

Liderar la transición energética de la movilidad

- Certificar la huella de carbono de las empresas
- Proponer planes de reducción de emisiones
- Proponer proyectos de compensación de emisiones
- Ayudas a la inversión en mejoras medioambientales

Invertir Fondos UE para una movilidad inteligente y más eficiente

- Apostar por la integración digital para dar un servicio personalizado, con información en tiempo real al cliente y usuario
- Creación de las infraestructuras adecuadas, BUS-VAO, intercambiadores, tarjetas de movilidad universal, etc...
- Red de Áreas de Descanso "seguras" y rediseño de carreteras

Fomento de la intermodalidad

- Definición de corredores estratégicos para el ferrocarril de mercancías, trenes de gran longitud y conexión con puertos
- Neutralidad modal equilibrando las ayudas fiscales y directas entre carretera y ferrocarril según la importancia de cada modo
- Carretera y ferrocarril entendidos como elementos complementarios para hacer crecer el negocio de la logística





Fundación Corell

Movilidad, Medioambiente y Seguridad

www.fundacioncorell.es

