

El valor del sector del transporte por carretera superará los 20.000 millones de euros (VAB) en 2023

- En España más del 95 % de las mercancías viaja en camión (toneladas por km.), así como el 75 % de nuestras exportaciones a la UE. La carretera acumula más del 75 % del transporte de pasajeros por km.
- La falta de conductores profesionales y la incertidumbre regulatoria están frenando el crecimiento de muchas empresas de transporte de nuestro país
- El sector está viviendo una ola de fusiones y adquisiciones por parte de empresas españolas y extranjeras y fondos de inversión debido a su enorme fragmentación (más de 103.000 compañías en España)

Sevilla, 26 de mayo de 2023.- El transporte por carretera en España, que este año superará, según las estimaciones*, un Valor Añadido Bruto (VAB) de 20.000 millones de euros -frente a los 19.450 millones (+2,8 %) de 2022-, se consolida como un sector estratégico para nuestra economía al aportar el 5 % a nuestro Producto Interior Bruto (PIB) y dar empleo a más de un millón de trabajadores en su conjunto. Más del 95 % del movimiento de mercancías en territorio nacional se realiza por carretera y casi tres cuartas partes de nuestras exportaciones de bienes a la UE salen de España a bordo de camiones. Estas son algunas de las conclusiones de la 46ª edición de la Asamblea General de la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), celebrada ayer y hoy en Sevilla, que ha inaugurado Mario Muñoz-Atanet, viceconsejero de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en la Junta de Andalucía; y clausurado Jaime Moreno, director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

Su posición estratégica en la entrada del Mediterráneo y como enlace entre África y Europa y con su tradicional relación con el continente americano y el 'boom' del comercio electrónico a raíz de la pandemia son bazas importantes para España de cara a convertirse en un verdadero *hub* internacional del transporte y la logística. En 2022 las exportaciones españolas marcaron un nuevo máximo histórico anual, superando por primera vez los 389.000 millones de euros, lo que supone un incremento del 23% respecto a 2021, a pesar de la actual coyuntura internacional marcada por el impacto de la guerra en Ucrania y las tensiones geopolíticas.

Uno de los factores clave para que la exportación española haya alcanzado tanto éxito es la red de empresas logísticas y de transportes que posee. «El 94 % de nuestras exportaciones hortofrutícolas hacia nuestros socios europeos viaja en camión. No es de extrañar si tenemos en cuenta factores como la rapidez, la capilaridad, el coste, la adaptabilidad del camión a las necesidades de producción y comercialización y el hecho de que el principal destino de esta mercancía sea Europa, sobre todo Alemania, Francia, Benelux y Reino Unido», explica Marcos Basante, presidente de ASTIC.

«La actividad económica está íntimamente ligada al trabajo de los camiones pesados. Se podría decir que somos el "termómetro de la economía". Por eso, nuestro sector experimentó un leve descenso en la segunda mitad de 2022 que hizo que en el conjunto del año el transporte por carretera español moviera un 2,3 % menos que en 2021; en total, unos 1.590 millones de toneladas de mercancías», indica Basante. Un descenso de actividad que se vio reflejado en el tráfico interior, mientras que el internacional continuó creciendo, registrando nuevamente la mayor cifra de mercancías transportadas de la serie histórica registrada por el MITMA: más de 93,9 millones de toneladas.

El lema de la 46ª Asamblea General de ASTIC es 'Empresarios en Ruta', una consigna que pone en valor la imprescindible labor de estos profesionales generadores de riqueza y empleo. Empresarios cuyas compañías funcionan los 365 días del año moviendo eficaz y puntualmente personas y mercancías. En este sentido, Antonio Garamendi, presidente de CEOE, que estuvo presente de forma telemática en este evento, destacó *«la imprescindible labor que desarrollan los empresarios de las compañías de transporte de nuestro país, responsables de conectar los centros de producción con los centros de distribución para que el comercio, la industria, el turismo y la sociedad, en general, puedan disponer de lo que necesitan»*.

SOS: faltan conductores profesionales

Uno de los problemas que más preocupa a los empresarios del sector es la falta de conductores profesionales, que ya está provocando que se den cada vez más algunas cancelaciones de rutas. Un problema que no sólo afecta a España, donde se necesitan entre 18.000 y 20.000 transportistas y unos 6.000 conductores de autobús, sino a toda Europa (hacen falta medio millón de conductores), Estados Unidos, Japón y muchos otros países. Esta falta de profesionales a los mandos de un camión, que amenaza el funcionamiento de las cadenas de suministro, es un tema que cada vez preocupa más a todo el sector logístico, sobre todo a las empresas cargadoras, y al Gobierno.

En la mesa redonda 'Negociación colectiva y asuntos laborales del sector', que se celebró durante la asamblea, Rosa Santos, directora de Empleo, Diversidad y Protección Social de CEOE, explicó que *«si los empresarios del transporte por carretera así lo quieren, desde CEOE concertaremos una cita con el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones a partir del 5 de junio para avanzar en este proyecto piloto de "arraigo para la formación", que ya se está probando con otros sectores en los que también faltan trabajadores, para formar a inmigrantes que se encuentran en situación irregular con el fin de que, una vez superado ese periodo de formación, puedan ejercer la profesión de conductores profesionales de vehículos de transporte de mercancías por carretera»*.

«También debemos tener en cuenta la apertura de la Orden GECCO (gestión colectiva de contrataciones en origen) al sector del transporte, a pesar de la oposición de los sindicatos y el Ministerio de Trabajo», recordó Santos, quien agregó que *«el objetivo final es poner en activo a los tres millones de personas que se encuentran en situación de desempleo en nuestro país»*.

Por su parte, José Manuel Pardo, director técnico de ASTIC y vicepresidente de la Comisión de Asuntos Sociales de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU), explicó: *«Continuamos negociando con los sindicatos el Tercer Acuerdo General de Empresas del sector. Nuestro objetivo inicial era establecer un convenio único que sustituyera, al cabo de un periodo transitorio, a los convenios provinciales actuales, cuyas diferencias en materia salarial y de jornada constituyen una fuente constante de discriminación y provocan deslocalizaciones internas»*.

«En estos momentos aspiramos a un objetivo menos ambicioso, pero igualmente muy importante: limitar las diferencias en tres aspectos clave: remuneraciones, dietas y jornadas. En este último caso, se establecería una remuneración mínima por hora que obligaría a ajustarse al mismo a los convenios con remuneración inferior y también se aplicaría a los trabajadores extranjeros desplazados en España. Respecto a las dietas, se negociarían unos mínimos y máximos, con márgenes decrecientes, para la dieta de manutención en el transporte nacional e internacional; y en relación a la jornada, se negociaría una jornada única anual», agregó Pardo.

Actualmente más del 70 % de los conductores profesionales de transporte pesado de larga distancia en nuestro país supera los 50 años y no hay relevo generacional. Esta falta de participación de los jóvenes se debe, fundamentalmente, a un cambio de mentalidad en las nuevas generaciones, que valoran cuestiones como la flexibilidad horaria, la conciliación de la vida familiar-profesional o el teletrabajo. Las mujeres es otro colectivo al que se intenta atraer desde el sector ya que a día de hoy escasamente el 3 % de los chóferes de camión en España son mujeres, aunque las grandes empresas encuadradas en ASTIC casi triplican ese porcentaje.

Maratón de fusiones y adquisiciones

En los dos últimos años, el transporte de mercancías por carretera está viviendo una ola de M&A (fusiones y adquisiciones) por parte de multinacionales extranjeras y fondos de inversión sobre nuestras empresas transportistas, sobre todo en el ámbito del transporte frigorífico de productos de alimentación, principalmente de fruta y verdura, cuya meca es el arco sur y este de la península.

Un factor que está influyendo en este maratón de adquisiciones es la fuerte fragmentación que caracteriza al transporte terrestre de carga, donde operan actualmente más de 103.000 compañías en España (unos 560.000 vehículos). Esta enorme atomización es un mal endémico que arrastra el sector y que supone un gran hándicap para competir en un mundo globalizado en el que hay que innovar, ser competitivos e internacionalizarse, sin olvidar la transformación digital y la transición energética.

«Por eso, es clave que en la coyuntura actual se impulsen políticas de apoyo empresarial que reduzcan la presión fiscal sobre las compañías e incentiven la inversión. Hay que eliminar los obstáculos que penalizan el crecimiento empresarial y dar oxígeno a estas grandes organizaciones que representan un motor seguro de crecimiento y empleo, incluso con vientos de incertidumbre y recesión. España no debería permitirse el lujo de perder músculo en un sector que es un vector indudable de nuestra competitividad», destaca el presidente de la patronal.

Además de Mario Muñoz-Atanet, Jaime Moreno y los miembros del comité ejecutivo de ASTIC, también han participado en este evento Inés Cardenal, directora de Comunicación y Asuntos Legales de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP); Cedric Vigneau, responsable de Fleet Solutions & CRT de CEPSA; Alberto Pérez, director del Segmento Connected Commercial Vehicles Solutions de CONTINENTAL; Rosa Santos, directora del Departamento de Empleo, Diversidad y Protección Social de CEOE; Jordi García, Catedrático de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA; Juan Jesús Sánchez, director general del GRUPO DISFRIMUR; Jesús López, responsable de Movilidad Urbana de IBERDROLA (eBus & eTruck); Silvia Bagueño y Elena González del BANCO SABADELL; Rafael Carmona de la AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA; y Nicolás Albrecht de CARGOBEAMER.

Este foro ha contado con la colaboración del Banco Sabadell, Cepsa, Iveco y Scania, así como de Continental, Mercedes, MAN, OnTurtle, Iberdrola, CargoBeamer, Gesinplot, DFM, EdenRed, International Diesel Service, Andamur, Kogel, Carrier Transcold, Bridgestone, WTransnet, Lorry-Rail, IFT Formación Continua, Esajo ETL Global, Vrio, SOR, Axxès, IRU, Foro de Logística, Setir, AT Academia del Transportista y la Fundación Corell. La emisora Capital Radio ha participado como *media partner*.

*Cálculo en base a los análisis realizados por el Instituto Nacional de Estadística (INE), el Banco de España y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

Qué es ASTIC

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960. Como principal patronal del transporte internacional por carretera de España, ASTIC tiene conexiones al máximo nivel para defender los intereses de este sector, tanto en España como fuera de sus fronteras: desde Bruselas, gracias a su cooperación con la patronal europea Business Europe, en la que participa a través de la CEOE; y desde Ginebra, gracias a su participación como socio activo desde 1060 en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU). Actualmente cuenta con más de 200 afiliados.