

El transporte internacional por carretera afronta 2023 con retos como la reducción de costes, la escasez de conductores, la digitalización y la transición energética

Las últimas negociaciones entre el CNTC y el Gobierno se centran en las modificaciones en pesos y dimensiones y la regulación de la cadena de subcontratación

Sevilla, 26 de mayo de 2023.- El sector español del transporte internacional por carretera afronta 2023 con retos clave como la reducción de costes, manteniendo la calidad de servicio; la escasez de conductores profesionales, un problema que afecta a toda la cadena de suministro; la digitalización como palanca para mejorar la competitividad de las empresas; y lograr una transición energética realista y justa sin descartar opciones viables que pueden ayudarnos a cumplir los objetivos incluso en fechas más tempranas. Esta es una 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).

«Nuestro sector, que lleva años atravesando una “tormenta perfecta” a raíz del Brexit, la pandemia y la guerra en Ucrania, afronta 2023 centrando su atención en la evolución de la coyuntura económica y en los cambios legislativos. Nuestra prioridad es reducir los costes -precio de los camiones y sus componentes, seguros, costes laborales, financiación- y recuperar los niveles de actividad pre-pandemia; y continuar avanzando dentro del marco legislativo impulsado en 2022 tras los acuerdos alcanzados entre el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) y el Ministerio de Transportes», explica Marcos Basante, presidente de ASTIC.

«La ralentización del crecimiento económico en la UE, agravado por la elevada inflación que ya está limitando el consumo y episodios como la grave sequía que sufre España, que impacta en nuestros envíos de productos agrícolas, está debilitando la demanda de servicios de transporte de mercancías por carretera dentro y fuera de Europa, aunque afortunadamente esta desaceleración es mucho menos pronunciada en el transporte internacional gracias a la fuerza de nuestras exportaciones», asegura Basante. Cabe destacar que las exportaciones españolas de bienes superaron los 389.000 millones de euros en 2022, cerca de un 23 % más que en 2021, a pesar de la actual coyuntura internacional marcada por las tensiones geopolíticas.

Jaime Moreno, que clausuró este encuentro, explicó que *«Astic es un socio indispensable para nosotros, con el que estamos constantemente negociando. Y sus empresas son la punta de lanza, con su músculo y constante capacidad de innovación, generan valor y empleo».* *«La carretera sigue siendo líder. Los clientes continúan decantándose por ella para mover sus mercancías en nuestro país, aunque tenemos que seguir trabajando para impulsar la intermodalidad»,* indica el director general de Transporte Terrestre del MITMA, quien agrega que *«entre los retos clave del sector están la sostenibilidad (con diferentes energías), donde los clientes de los transportistas y los fabricantes de camiones también tienen que colaborar; la falta de conductores (estamos elaborando con el CNTC un plan con una batería de medidas para intentar solventar*

este problema); el tema de los pesos y dimensiones (nos encontramos en la fase final de ajuste del texto); la estandarización de las zonas de carga y descarga y la digitalización».

El lema de esta Asamblea General 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».*

En el ámbito nacional, este sector, que cuenta con un parque de aproximadamente 560.000 camiones, es el responsable de transportar el 96 % de las mercancías que se mueven en España (sólo el 4 % corresponde al modo ferroviario), así como al 85 % de los viajeros; mientras en el panorama internacional, el 75 % de lo que exportamos a la UE viaja en camión, fundamentalmente a Francia, Alemania, Benelux, Italia y Reino Unido.

¿A qué desafíos se enfrenta el sector?

Durante la rueda de prensa de esta mañana, el presidente de ASTIC ha explicado los principales desafíos a los que se enfrenta el sector: el incremento de los costes antes mencionados, a los que se sumarían los futuros peajes por utilizar la infraestructura viaria que prevé el Proyecto de Ley de Movilidad; lograr la uniformidad regulatoria sectorial en el ámbito de la UE; continuar avanzando en la intermodalidad; y la escasez de conductores (en España se necesitan entre 18.000 y 20.000 transportistas de mercancías y 6.000 de pasajeros), que condiciona significativamente la capacidad de crecimiento de las empresas transportistas.

La falta de nuevas vocaciones es una tendencia de fondo que viene siendo muy acusada desde hace dos décadas. La aceleración de jubilaciones, la falta de relevo generacional (el 72% de los transportistas de España superan los 50 años) y la mayor demanda de movilidad son un cóctel que da como resultado que falten miles de conductores profesionales (unos 400.000 en Europa). *«Si queremos atraer a los jóvenes -hombres y mujeres- a esta profesión es fundamental que acabemos ya con las barreras existentes en el proceso de formación para convertirse en conductor profesional, para lo que necesitamos la colaboración de la DGT y de varios ministerios; y solventar la falta de parkings para camiones ya que a día de hoy España sólo dispone de unas 40 áreas de aparcamiento seguras, pese a que la Comisión Europea recomienda, al menos, una cada 100 km.»*, destaca el presidente de la patronal.

Otros retos en los que Bastante hizo hincapié fueron las excesivas tasas, burocracia y presión normativa y fiscal que asfixian al sector; y su excesiva fragmentación, con más de 104.000 compañías de transporte terrestre de mercancías, una realidad que está cambiando poco a poco, a raíz del "apetito" inversor de multinacionales extranjeras y fondos de inversión sobre estas empresas con potentes ejemplos que han salpicado los dos últimos años.

Otro gran desafío es la digitalización. *«El objetivo final es aprovechar al máximo la capacidad de los vehículos y limitar los km. recorridos en vacío, a la vez que se afrontan con mayores garantías los tradicionales picos de demanda del sector. Somos conscientes de la necesidad de aplicar tecnologías como la inteligencia artificial o el Big Data para mejorar la competitividad. Por eso, estamos volcados en el Nanogrado de Transporte 4.0, una formación online y gratuita que ya va por su tercera edición y que impulsamos junto a CEOE, Fundación Telefónica y CONFEBUS; y nuestra Escuela de Negocios 4.0, una innovadora plataforma online que hemos puesto en marcha junto a la Academia del Transportista»*, indica Basante.

«Ciñéndonos a los temas recientemente planteados por el CNTC al Ejecutivo, destacan las negociaciones para implantar las 44 toneladas de MMA el 1 de enero de 2024 y la regulación limitativa de la cadena de subcontratación (Ley de Cadena de Transporte)», subraya.

Relación transportista-cargador y transición energética

Durante los dos días que ha durado este encuentro en Sevilla se ha puesto encima de la mesa un tema que preocupa mucho a las empresas de transporte por carretera: mejorar las condiciones laborales de los

conductores profesionales, sobre todo en las zonas de carga y descarga de las mercancías; y poner en valor la imagen del sector. Con la vocación de alcanzar estos dos objetivos, en los últimos años ASTIC ha impulsado dos movimientos. En el plano internacional, de la mano de la Organización Internacional del Transporte (IRU), de la que es miembro de pleno derecho, ha lanzado el Manifiesto 'El Conductor al Frente' (Charter ESC-IRU), junto a Transprime, delegación española de la Alianza Global de Cargadores (GSA); un movimiento respaldado por los sindicatos europeos de transporte (EFT), aunque no por los sindicatos españoles. En el plano nacional, ha puesto en marcha Truck Friendly Movement, plataforma también impulsada por la Asociación de Cargadores de España (ACE), el Centro Español de Logística (CEL) y el Clúster Logístico de Aragón (ALIA).

Estas dos iniciativas reflejan un nuevo paradigma en la relación transportista-cargador, en el que también han influido recientes leyes como la prohibición de la carga y descarga por parte de los conductores salvo algunas excepciones (Real Decreto-Ley 3/2022), una normativa exclusivamente vigente en España y Portugal que ASTIC está intentado extender al resto de Europa.

Todos estos desafíos se inscriben en un escenario lleno de incertidumbre sobre el modelo energético ya que la prohibición de la venta de vehículos con motor de combustión a partir de 2035, exceptuando aquellos propulsados por combustibles sintéticos (*efuels*), plantea un sinfín de problemas de casi imposible solución en plazo para este sector, teniendo en cuenta que el 96,6 % de los camiones vendidos en la UE (circulan 6,2 millones de vehículos pesados) en 2022 funcionan con diésel; y sólo el 0,6 % son eléctricos.

Los asistentes a este encuentro aplaudieron la reciente resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas, principal órgano de toma de decisiones de la ONU, para designar el 26 de noviembre como Día Mundial del Transporte Sostenible.

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 CEPESA; 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 Bargueño 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*.

[Qué es ASTIC](#)

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 1960 en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU). Actualmente cuenta con más de 240 afiliados.

[CONTACTO DE PRENSA](#) - Laura Ordóñez - prensa@astic.net - 629 766 425