

El Think Tank Movilidad de la Fundación Corell analiza el transporte de mercancías tras el estado de alarma

El Think Tank Movilidad sugiere que la Administración inicie urgentemente trabajos con los representantes cualificados del sector para actualizar, elaborar y emprender acciones normativas que mitiguen los efectos negativos de la crisis sanitaria

Aunque el transporte y distribución de mercancías no ha parado totalmente su actividad durante el período de confinamiento, una parte importante de la misma, como es la relacionada con la industria no sanitaria ni alimenticia, ha dejado de funcionar y se han puesto de relieve los diversos problemas que sufre el sector.

Estado actual

Según los datos de la Fundación Corell, en España, el transporte y distribución por carretera emplea directamente a 900.000 personas y supone un 5,2% del PIB. El transporte acomete un reinicio pausado de su trabajo, con importantes debilidades y problemas que se han puesto de manifiesto durante el periodo, a partir del cual, se le consideró "actividad esencial". Por otro lado, el tamaño medio de las empresas que operan en este sector es de tres vehículos y poco más de cinco empleados. Una parte importante adolece de debilidad financiera y trabaja con márgenes muy estrechos, incluso en situaciones de bonanza económica.

Debilidades y amenazas detectadas como consecuencia de la crisis del Covid-19

En el nuevo escenario del transporte, tanto a nivel nacional, como europeo, deben tenerse en cuenta diversos factores que inciden directamente en el sector y su actividad, según los representantes del Think Tank Movilidad de la Fundación Corell:

-El aspecto sanitario: La seguridad de las personas que intervienen en el transporte es prioritaria. Deben disponer de los EPI necesarios, que garanticen su salud, así como eliminar prácticas operativas que incrementan de forma exponencial el riesgo de expansión de la pandemia, especialmente en el caso de los conductores que participan en la carga y descarga, el intercambio de embalajes y paletas.

-El aspecto operativo: Se ha visto que las limitaciones y rigideces en la Reglamentación de horarios de actividad (conducción, otros trabajos, descansos, etc.) merman la salud de los conductores y la eficiencia de la actividad. La flexibilidad permite organizar mejor los descansos sin "paradas obligatorias" en el camino. Por ello se flexibilizó el Reglamento.

Los desequilibrios de tráfico han incrementado de forma sustancial los recorridos de retorno sin carga de las flotas, con la consiguiente entrada en pérdidas de la actividad.

-La situación de las infraestructuras: El cierre de las infraestructuras de hostelería a pie de carretera ha puesto en evidencia la falta de “áreas de descanso”, específicamente dedicadas a atender al transporte profesional.

-El aspecto normativo: Cuando todavía no se ha clarificado la problemática laboral de determinadas actividades de la denominada “última milla”, surgen iniciativas como consecuencia del incremento del comercio online, de operadores que, aprovechando vacíos legales o en contra incluso de normas existentes, efectúan tareas que no les corresponden, con graves perjuicios para los operadores autorizados.

El cambio en los hábitos de consumo ha producido un incremento en la distribución “puerta a puerta”. Este cambio ha llegado para quedarse y hace necesario adecuar normativas e infraestructuras municipales al mismo.

Propuestas para una reactivación ordenada de la actividad y que minimice los efectos negativos de la crisis

El Think Tank Movilidad de la Fundación Corell, al elaborar las propuestas que se exponen a continuación, ha recordado que en la anterior crisis financiero-económica que sufrió España, el sector del transporte por carretera perdió más de 40.000 empresas y 200.000 empleos, en el peor año, con un descenso del PIB de un 4,5%. En la crisis actual se estima dicho parámetro en un 9%.

Por ello, desde el Think Tank Movilidad de la Fundación Corell se cree que la Administración debería iniciar urgentemente trabajos con representantes cualificados del sector para actualizar, elaborar y emprender acciones normativas:

- Que prolonguen la actual situación de flexibilidad en cuanto a tiempos de conducción y descanso, durante el periodo que sea necesario y reestudiar e implantar cambios que, sin merma de periodos de descanso, flexibilicen los mismos, con el fin de mejorar el bienestar y la conciliación de la vida laboral y familiar de los conductores.

- Que agilicen y faciliten la adecuación de plantillas a los niveles reales de trabajo, para que los inevitables ERTE no acaben convirtiéndose en ERE definitivos.

- Que clarifiquen las relaciones de las empresas de transporte con cargadores y destinatarios, atribuyendo a cada uno las tareas que le correspondan, especialmente las de carga y descarga que, en éstos momentos, computan como tiempo de trabajo para los conductores, con la correspondiente merma de disponibilidad de tiempo de conducción e incremento de costes y en las que, por el contacto físico y el trabajo en instalaciones ajenas, suponen un peligro de contagio real.

- Que fomenten la inversión en infraestructuras destinadas a facilitar el desarrollo saludable de la profesión. Áreas de servicio suficientes y bien dotadas, para el descanso e higiene de los conductores y cuya carencia se ha puesto en evidencia en esta crisis, transformando, por ejemplo, las áreas de

espera que se habilitan en caso de nevadas o las fechas de salidas vacacionales, en áreas de atención a los profesionales, con dotación de restauración, servicios y sobre todo vigilancia y seguridad física de los vehículos y las mercancías.

- Que impidan la transmisión de la epidemia transportando e intercambiando embalajes y otros elementos que logísticamente puedan reprocesarse sin riesgo.

- Que comprometan a las administraciones en el cumplimiento la normativa sobre pagos a proveedores y reduzcan, radicalmente, el período medio de cobro que, actualmente, estrangula la liquidez de las empresas de transporte. Cobrar puntualmente puede salvar a más empresas que las ayudas públicas, que pueden demorarse meses.

- Aplicar ayudas de política Fiscal y Monetaria de reducción de la carga impositiva al sector, que ayuden a superar el bache financiero que en estos momentos sufre y que puede agravarse más, recordando que el transporte asumió en 2019 un compromiso con los ODS de Naciones Unidas que no debería truncarse.

Datos de contacto:

Noelia Perlacia
915191005

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Nacional](#) [Finanzas](#) [Sociedad](#) [Logística](#) [Consumo](#) [Industria](#) [Automotriz](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>