

Madrid, 21 de abril de 2020

EL TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS EN EL “POST ESTADO DE ALARMA”

Propuestas de la Fundación Corell y del Think Tank Movilidad

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.

En España el transporte y distribución por carretera emplea directamente a 900.000 personas y supone un 5,2 % del PIB.

ESTADO ACTUAL

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”.

El tamaño medio de las empresas que operan en éste terreno es de tres vehículos y poco más de cinco empleados. Una parte importante adolece de debilidad financiera y opera 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 nacional y europeo deberían considerarse:

En el terreno SANITARIO:

La SEGURIDAD de las personas que intervienen en la actividad. Deben disponer de los EPI necesarios que garanticen su salud y eliminar prácticas operativas que incrementan de forma exponencial el riesgo de expansión de la pandemia, especialmente de los conductores que participan en la carga y descarga, el intercambio de embalajes y paletas....

En el terreno 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.

En 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.

En el terreno **NORMATIVO**:

Cuando todavía no se ha clarificado la problemática laboral de determinadas actividades de la denominada “última milla” surgen iniciativas, que como consecuencia del incremento del comercio on-line, 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 REACTIVACION DE LA ACTIVIDAD ORDENADA Y QUE MINIMICE LOS EFECTOS NEGATIVOS DE LA CRISIS.

El TTM Movilidad de la Fundación Corell, al elaborar las propuestas que se exponen a continuación, no puede menos que recordar que en la anterior crisis financiero-económica que sufrió nuestro país, 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 en un 9% dicho parámetro.

Por ello entendemos 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 ésta 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 de 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 ayudas públicas que se demoren meses.

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

Think Tank Movilidad

Think Tank Movilidad (TTMOVILIDAD) es un grupo de debate y estudio, creado por la **Fundación Corell** en apoyo de sus objetivos fundacionales. Compuesto por especialistas de reconocido prestigio en el mundo de la movilidad, los principios de su actividad son la rigurosidad académica, su honestidad intelectual y la calidad de su investigación y de sus conclusiones

TTMOVILIDAD se concibe como un “laboratorio de ideas”, que centra su actividad en la investigación para impulsar el debate público sobre esta materia. Para ello realiza un seguimiento de las tendencias y retos del transporte y ofrece propuestas innovadoras para lograr que la movilidad de personas y mercancías, en el transporte por carretera, sea más eficaz y sostenible, incidiendo en la seguridad, la calidad medioambiental y la salud. TTMOVILIDAD mantiene una posición de independencia en la elaboración y conclusiones de sus trabajos, ajena a intereses de grupo, sin perjuicio de su adscripción a la Fundación Corell.

Fundación Corell

La Fundación Corell es una entidad sin ánimo de lucro, fundada en 1997. Su principal objetivo es la defensa de la seguridad, el medioambiente y la movilidad en el ámbito del transporte internacional, fomentando el prestigio y la imagen de este amplio sector.

Datos de contacto:

*C/ Orense 36, 1º D Esc.Izq. 28020 Madrid
Tlf: 91 866 90 10
Fax: 91 395 28 23*

Más información en: www.fundacioncorell.es

Síguenos en:



Contactos de Prensa

Noelia Perlacia (Avance Comunicación)
Tel: +34 91 5191005
Email: noeliap@avancecomunicacion.com

J. Víctor Esteban (Fundación Corell)
Tel: + 34 91 8669016
Email: jvesteban@fundacioncorell.es