

INFORME SOBRE LAS NECESIDADES FORMATIVAS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE Y EL ALMACENAMIENTO EN EXTREMADURA



INDICE

I PRESENTACIÓN	2
II CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO EN EXTREMADURA	6
1.- INTRODUCCIÓN	6
2.- PRODUCCIÓN.....	9
3.- ESTRUCTURA EMPRESARIAL	12
4.-DEMOGRAFIA DE EMPRESAS ACTIVAS.....	16
5.-DISTRIBUCIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS DEI SECTOR DEL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO (UNIDADES LOCALES ACTIVAS) EN EXTREMADURA	17
6.-ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEI SECTOR DEL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO SEGÚN TAMAÑO DE LA PLANTILLA	19
7.- MERCADO DE TRABAJO	22
8.- AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL.....	35
9.- SINIESTRALIDAD LABORAL	40
III PLAN EXTREMEÑO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2024-2030	41
IV ESTRATEGIA LOGISTICA DE EXTREMADURA	45
V OFERTA DE FP EN EXTREMADURA SOBRE EL SECTOR DEL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO	48
VI APROXIMACIÓN ESTADÍSTICA ESPECÍFICA DEL SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO	53
VII TENDENCIAS DEL SECTOR DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA	63
VIII TENDENCIAS DEL SECTOR DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA	68
IX ANÁLISIS DE ENCUESTAS.....	74
XI CONSIDERACIONES EXTRAIDAS DE LAS ENCUESTAS	94
XI ENTREVISTAS A AGENTES CLAVE DEL SECTOR.....	98
XII CONCLUSIONES.....	104
XIII BIBLIOGRAFIA	112

I PRESENTACIÓN

El presente informe se elabora en cumplimiento del convenio de colaboración suscrito entre el Servicio Extremeño Público de Empleo y la Unión General de Trabajadores de Extremadura respecto del ejercicio 2025.

Dicho convenio y su desarrollo se abordan dentro de los contenidos definidos por la Ley 30/2015 que regula el sistema de formación profesional para el empleo en el ámbito laboral y, más específicamente, se incardina como desarrollo del papel que las organizaciones sindicales desempeñan en el diseño, programación, difusión y evaluación de la oferta formativa para personas ocupadas.

Con el objetivo específico de la participación sindical en el diseño y evaluación de la oferta formativa para trabajadores ocupados desde un enfoque sectorial se ha procedido a realizar este informe sobre las necesidades formativas de la población trabajadora en el sector del transporte y almacenamiento extremeño.

Todo ello de acuerdo con lo que se indica en la exposición de motivos de la mencionada Ley 30/2015 “la formación que se imparta debe responder a un diagnóstico de la realidad, a un análisis de las necesidades actuales y futuras de empresas y trabajadores, para cumplir sus fines de forma eficaz”.

El artículo 3.d) de dicha ley incluye de forma específica entre los principios que rigen el sistema de formación profesional para el empleo en el ámbito laboral al diálogo social como instrumento de desarrollo del citado sistema y como herramienta esencial para contar con un sistema más eficaz y orientado a satisfacer las necesidades reales de empresas y trabajadores, así como la participación de los sindicatos como agentes sociales representativos en los órganos de gobernanza del sistema y en particular en el diseño, planificación, control, seguimiento y evaluación de la oferta formativa, especialmente la dirigida a las personas trabajadoras ocupadas.

De forma añadida, la Ley Orgánica 3/2022, de 31 de marzo, de ordenación e integración de la Formación Profesional pretende llevar a cabo una transformación global del Sistema de Formación Profesional, mediante la implantación de un nuevo sistema, único e integrado, que supere los dos sistemas anteriores (la formación profesional del sistema educativo, con sus correspondientes ciclos formativos, y la formación profesional para el empleo, a través de los certificados profesionales), con la finalidad de establecer un régimen de formación y acompañamiento profesionales que sea capaz de responder con flexibilidad a los intereses, las expectativas y las aspiraciones de cualificación profesional de las personas a lo largo de su vida.

El nuevo Sistema de Formación Profesional se despliega conforme a los principios de desarrollo personal y profesional de la persona y mejora continua de su cualificación profesional a lo largo de la vida, de promoción y formación profesional en el trabajo, incluida la dirigida a la adaptación a las modificaciones operadas en el puesto de trabajo, de participación de las empresas y los agentes económicos y

sociales en el diseño, desarrollo, evaluación e innovación de la formación profesional, asegurando el circuito de transferencia de conocimiento formación-empresa y el interés público y actualización permanente, así como de adaptación ágil y detección proactiva y anticipatoria de los cambios y necesidades emergentes en los sectores productivos, en particular los asociados a la digitalización, la transición ecológica, la sostenibilidad ambiental, la innovación territorial, la salud y la atención a las personas.

Entre los objetivos de dicho Sistema de Formación Profesional se encuentran los de garantizar la formación profesional de personas trabajadoras, incluida la dirigida a la adaptación a las modificaciones operadas en el puesto de trabajo, así como la que tiene como finalidad la reconversión profesional y la reconducción del itinerario profesional a un sector de actividad distinto de aquellas personas trabajadoras que necesiten o deseen dirigirse hacia otro sector profesional.

Asimismo, la Ley Orgánica 3/2022 define y establece un modelo de gobernanza, respetuoso con los ámbitos competenciales, que incorpore el papel de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas y su participación y cooperación con los poderes públicos en las políticas del Sistema de Formación Profesional, en el que la prospección de las necesidades formativas a corto, medio y largo plazo se hace indispensable para planificar y ajustar la oferta territorial.

En este marco normativo, la formación profesional para el empleo desempeña un papel esencial en la adaptación de la economía extremeña a los cambios productivos que se vienen implementando, afectando de manera significativa al sector del transporte y almacenamiento que representa un conjunto de actividades de relevancia y con gran protagonismo dentro de la realidad económica y productiva de Extremadura, siendo un componente esencial de la misma.

En la sociedad actual, el transporte de mercancías y viajeros y el almacenamiento es un sector de suma importancia ya que es un indicador de la calidad de vida de una población y de un territorio.

La gran extensión geográfica de Extremadura y su dispersión tanto poblacional como productiva otorgan un papel preeminente al transporte por carretera que se ha visto aupado por el relevante incremento del volumen de negocio generado por las empresas de mensajería y paquetería en los últimos años. De esta forma el transporte por carretera protagoniza una senda creciente, a la espera del desarrollo definitivo de otro tipo de transporte de mercancías en la región como el ferroviario.

De forma paralela, en la región extremeña se ha producido un impulso creciente de la utilización de sistemas de producción y logística en los que prima el traslado de los productos desde los centros de fabricación y distribución hasta el lugar de consumo.

En los últimos años se ha incrementado el número de empresas que se dedican a estas actividades y, además, ha aumentado la flota de vehículos que circulan por nuestras carreteras.

Por otra parte, actualmente se impone la facilidad de movimiento y traslado de las personas por diversas razones como el trabajo, salud, ocio, etc, lo que hace necesario un sistema de transporte de viajeros por carretera que facilite los desplazamientos en transporte público, además como alternativa al cada vez más saturado transporte en vehículos privados.

También es preciso señalar que ha mejorado el sistema de infraestructuras y que el papel de las nuevas tecnologías tiene cada vez una mayor importancia en diferentes aspectos para estas actividades.

Las anteriores circunstancias hacen que hoy en día sea impensable la existencia del actual modelo social con el grado de bienestar alcanzado en Extremadura sin contar con un transporte por carretera eficaz, seguro, moderno, y competitivo. Para lograr este objetivo la formación para el empleo representa un componente determinante ya que este sector no es ajeno a las dificultades de cobertura de demandas de empleo que se vienen poniendo de manifiesto, así como a la tendencia a un envejecimiento progresivo del colectivo profesional.

De todo ello se deduce que una formación de calidad en el sector del transporte y almacenamiento en Extremadura es una de las alternativas estratégicas que posee el sector para desarrollarse, crecer y ser más competitivo en los mercados, por lo que adquiere especial relevancia la formación de su capital humano, dentro de un contexto laboral y productivo en constante evolución.

El diseño de planes de formación constituye una de las alternativas estratégicas que poseen las empresas de transporte y almacenamiento para desarrollarse, crecer y ser más competitivas en los mercados.

De esta forma resulta evidente que, en el proceso de modernización del transporte, la formación, tanto desde la perspectiva de las empresas como de los trabajadores se configura como un elemento crucial para procurar la seguridad, eficiencia y calidad en el sector. Además, las nuevas tecnologías aplicadas a la gestión en las empresas del sector conllevan una inversión que incluye necesariamente la formación de que debe dotarse a los empleados.

Asimismo, hay que tener presente que desde las distintas Administraciones competentes se dictan normas cada vez más exigentes con el sector, por lo que la necesidad de formación se ve acentuada por dos circunstancias específicas: la existencia de una regulación que cambia y que exige un permanente esfuerzo de actualización de conocimientos y la incidencia que las distintas actividades de transporte tienen sobre la seguridad vial, con carácter general.

En este contexto hay que destacar las dificultades para el acceso a la formación. Los trabajadores del sector transporte y almacenamiento, en especial el transporte, tienen menos acceso a formación ya que no suele trabajar en un sitio fijo.

En este sentido, en un informe requerido por el Comité de Transporte y Turismo del Parlamento Europeo COM (2007) 607 final, que analizaba la oferta y demanda de la mano de obra en el sector de transporte de mercancías por carretera en la Unión Europea ya se reflejaba entonces que las competencias y habilidades requeridas por las empresas de este sector eran mayores que las ofrecidas por los trabajadores, debido a que la innovación tecnológica, la globalización, el incremento de la complejidad de las regulaciones y las tareas adicionales habían supuesto una transformación sustancial de los puestos de trabajo en el sector del transporte, requiriéndose nuevas y más complejas habilidades y necesidades de formación.

El presente informe sobre necesidades formativas del sector del transporte y almacenamiento de Extremadura pretende, con carácter general, averiguar, examinar y diagnosticar las necesidades formativas del sector del transporte y el almacenamiento con el fin de mejorar la empleabilidad y las capacidades profesionales de las trabajadoras y los trabajadores para optimizar el desempeño de sus funciones contribuyendo de esta manera a mejorar la competitividad del sector y a dar respuesta a los requerimientos de cambio que la propia economía extremeña demanda, así como a las transformaciones laborales en proceso y las que están por venir.

La detección de las necesidades formativas de los trabajadores del sector posibilita la ventaja de lograr un conocimiento práctico que debe contribuir a planificar una formación específica y adecuada a dichos profesionales, atendiendo tanto a sus demandas como a la realidad cambiante del sector.

De forma más específica, el estudio se dirige a identificar y describir la estructura y configuración económica y laboral del sector transporte y almacenamiento en nuestra comunidad.

Asimismo, se quiere analizar el grado de adecuación de la oferta de formación para el empleo a las circunstancias del sector y a las necesidades de formación que se demandan por parte de los trabajadores del mismo, en particular, la influencia de las nuevas tecnologías en sus necesidades formativas.

Se trata de proporcionar respuestas efectivas a las necesidades de formación del sector, anticiparse a los cambios y responder a la demanda de especialización de sus recursos humanos, identificando carencias y necesidades formativas concretas de los trabajadores, contribuyendo a su desarrollo profesional y personal y al progreso y crecimiento de las empresas.

En definitiva, con este informe se persigue contribuir al impulso del sector del transporte y el almacenamiento, su actualización, la mejora del capital humano y su empleabilidad a través del fomento de sus capacidades y competencias profesionales, con el objetivo de que redunde en el crecimiento de la economía extremeña y el bienestar de la población.

II CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO EN EXTREMADURA

1.- INTRODUCCIÓN

Para delimitar el ámbito estadístico sobre el que se aborda este informe, de acuerdo con la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE-2025) el sector transporte y almacenamiento estaría desglosado en el Grupo H en cinco epígrafes:

- 49 Transporte terrestre y por tubería
- 50 Transporte marítimo y por vías navegables interiores
- 51 Transporte aéreo
- 52 Depósito, almacenamiento y actividades auxiliares del transporte
- 53 Actividades postales y de mensajería

Por su escasa presencia estadística y productiva dentro de la región se ha prescindido de los epígrafes 50 Transporte marítimo y por vías navegables interiores y 51 Transporte aéreo, de forma que el presente análisis queda circunscrito a los epígrafes 49, 52 y 53 y a sus respectivos subepígrafes:

49 Transporte terrestre y por tubería:

Esta división comprende el transporte de pasajeros y mercancías por carretera y ferrocarril. Las actividades incluyen el transporte de pasajeros, ya sea por razones personales, profesionales o recreativas. También se incluye el transporte de mercancías por carretera, ferrocarril o tuberías.

- 491 Transporte de pasajeros por ferrocarril
- 492 Transporte de mercancías por ferrocarril
- 493 Otro transporte terrestre de pasajeros: Este grupo comprende todas las actividades de transporte terrestre de pasajeros, excepto el transporte por ferrocarril.
- 494 Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza: Este grupo comprende todas las actividades de transporte terrestre de mercancías, salvo el transporte por ferrocarril
- 495 Transporte por tubería: Esta clase comprende el transporte de gases, líquidos, agua, lodos y otros productos por tubería, el transporte de gas natural por gasoducto desde las plantas de procesamiento hasta las redes de distribución locales. Esta clase comprende también las actividades de las estaciones de bombeo para el transporte por tubería

52 Almacenamiento y actividades auxiliares del transporte: Esta división comprende el almacenamiento y las actividades complementarias para el transporte, como la explotación de la infraestructura de transporte, por ejemplo, aeropuertos, puertos, túneles, puentes, etc. Incluye también las actividades de las agencias de transporte y la manipulación de mercancías. Las actividades mencionadas se llevan a cabo por cuenta de terceros. Si se prestan únicamente para apoyar las actividades de transporte realizadas por la propia unidad, se

considerarán actividades auxiliares del transporte y esta unidad se clasificará donde corresponda en la sección H.

- 521 Depósito y almacenamiento
- 522 Actividades auxiliares del transporte
- 523 Actividades de intermediación para el transporte

53 Actividades postales y de mensajería

- 531 Actividades postales sometidas a la obligación del servicio universal
- 532 Otras actividades postales y de mensajería
- 533 Servicios de intermediación para las actividades postales y de mensajería

Las características del tejido productivo que abarcan estas actividades se determinan con base en distintas fuentes estadísticas (INE, Seguridad Social, SEXPE, SEPE, etc.). Ello conlleva que las conclusiones particulares no siempre coincidan de forma similar a la distinta metodología, alcance y periodicidad de dichas fuentes. En todo caso, se ha acudido a todas las fuentes posibles con el objetivo de caracterizar lo más y mejor posible este sector productivo por lo que los resultados que aportan las mismas no coinciden en su metodología, alcance y periodicidad, pero se han atendido todos ellos con el fin de enriquecer el análisis en ámbitos como:

- ✓ PIB
- ✓ Indicadores de actividad
- ✓ Demografía de empresas activas
- ✓ Distribución de los establecimientos de transporte y almacenamiento en Extremadura
- ✓ Estructura empresarial según tamaño de la plantilla
- ✓ Mercado de trabajo: Encuesta de población activa, paro registrado, contratación, afiliación a la seguridad social, encuesta de coste laboral y encuesta de estructura salarial. Condiciones de trabajo, Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.
- ✓ Parque de Vehículos

A fecha de elaboración de este informe las estadísticas disponibles para llevar a cabo este análisis siguen vinculadas a la estructura del CNAE 2009 con lo que se sigue la misma que se concreta en el grupo H.- Transporte y almacenamiento:

49.- Transporte terrestre y por tubería

- 491.- Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril
- 4910.- Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril
- 492.- Transporte de mercancías por ferrocarril
- 4920.- Transporte de mercancías por ferrocarril
- 493.- Otro transporte terrestre de pasajeros
- 4931.- Transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros
- 4932.- Transporte por taxi
- 4939.- Tipos de transporte terrestre de pasajeros n.c.o.p.
- 494.- Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza

- 4941.- Transporte de mercancías por carretera
- 4942.- Servicios de mudanza
- 495.- Transporte por tubería
- 4950.- Transporte por tubería

52.- Almacenamiento y actividades anexas al transporte

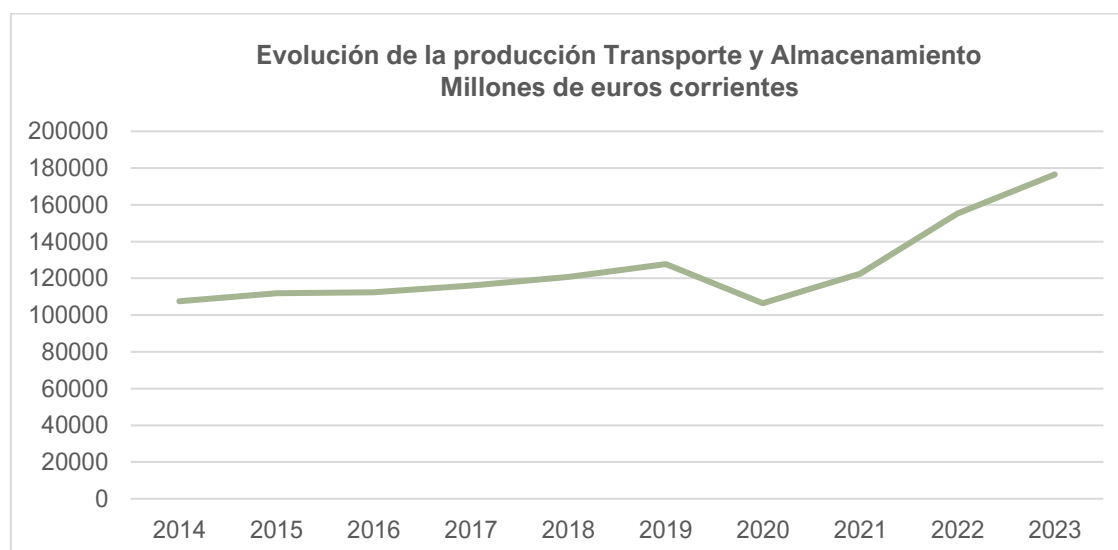
- 521.- Depósito y almacenamiento
- 5210.- Depósito y almacenamiento
- 522.- Actividades anexas al transporte
- 5221.- Actividades anexas al transporte terrestre
- 5222.- Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores
- 5223.- Actividades anexas al transporte aéreo
- 5224.- Manipulación de mercancías
- 5229.- Otras actividades anexas al transporte

53.- Actividades postales y de correos

- 531.- Actividades postales sometidas a la obligación del servicio universal
- 5310.- Actividades postales sometidas a la obligación del servicio universal
- 532.- Otras actividades postales y de correos
- 5320.- Otras actividades postales y de correos

2.- PRODUCCIÓN

Según la Contabilidad Nacional del INE la actividad de transporte y almacenamiento tenía en 2023 en España un PIB a precios de mercado de 176.557 millones de euros corrientes, presentando un incremento del +13,7 % en comparación con 2022 y estableciendo un nuevo récord en la serie histórica desde el año 2001. Esta producción suponía una participación en el PIB nacional a precios corrientes del 4,58%.



Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

La evolución de la producción de este sector al PIB español es significativamente creciente en lo que llevamos de década habiendo aumentado un 47% en los últimos tres años tras recuperarse del bache producido por la pandemia. De forma paralela, crece su participación porcentual en el PIB nacional. Por componentes y con datos de 2022 el transporte terrestre y por tubería era el de mayor presencia representando el 2,23% del PIB nacional.

C.1 España: Producto Interior Bruto a precios de mercado (millones de euros)

	PIB	Participación en el PIB a precios corrientes	Participación en el PIB Transporte terrestre y por tubería	Participación en el PIB Almacenamiento y actividades anexas al transporte	Participación en el PIB Actividades postales y de correos
2020	106.445	3,56	1,96	1,39	0,21
2021	122.482	3,85	1,98	1,49	0,22
2022	155.218	4,56	2,23	1,76	0,21
2023	176.557	4,58	-	-	-

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

En términos de Valor Añadido Bruto (VAB) el sector genera 60.151 millones de euros, el 4,6% del PIB nacional a precios corrientes, registrando una senda alcista en los últimos años. Entre los subsectores destacan dos, el transporte terrestre que en 2022 representaba el 49% del total del VAB del sector, seguido por el

almacenamiento y actividades anexas al transporte cuya participación en el VAB se elevaba al 38,6%.

C.2 España: Valor añadido bruto de los sectores de actividad del Transporte y Almacenamiento a precios básicos (millones de euros)

	Sector Transporte y almacenamiento	49. Transporte terrestre y por tubería	52. Almacenamiento y actividades anexas al transporte	53. Actividades postales y de correos
2020	40.170	22.086	15.684	2.331
2021	46.403	23.868	17.965	2.702
2022	58.364	28.535	22.541	2.662
2023	60.151	-	-	--

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Según los diferentes componentes del PIB puede comprobarse cómo los consumos intermedios representan una proporción más alta de la producción (63,2%) que el valor añadido bruto (36,8%), lo que puede deberse, en parte, a que la inflación de los últimos años ha tenido un impacto notable en los precios de combustibles y materias primas, afectando más a los insumos en el proceso de producción que al valor añadido.

C.3 España: Evolución de los componentes del Valor Añadido Bruto del sector del Transporte y Almacenamiento

	2020	2021	2022	2023
1. Producción	106.445	122.482	155.218	176.557
1.1 Consumos Intermedios	66.275	78.676	99.318	111.557
1.2 Valor Añadido Bruto a precios corrientes	40.170	43.806	55.900	64.896
1.2.1 Remuneración de los asalariados	27.289	28.694	32.805	35.965
1.2.1.1 Sueldos y salarios	10.077	21.600	24.784	27.172
1.2.1.2 Cotizaciones sociales	7.212	7.094	8.021	8.793
1.2.2 Otros impuestos netos sobre la producción	-105	310	265	375
1.2.3. Excedente de explotación bruto y rentas mixtas	12.986	14.802	22.830	28.556

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

En cuanto a las rentas de los agentes del sector se aprecia que la remuneración del sector alcanzó un máximo en 2023 con 35.965 millones de euros corrientes.

“Este aumento se debe, en parte, al traslado parcial de la inflación a los salarios de los empleados, al incremento del número de trabajadores afiliados a la Seguridad Social en el sector (+4,4% en 2023) y al impacto de la subida del salario mínimo interprofesional (+8,0 en 2023).

Respecto al excedente bruto de explotación del sector, en el año 2023 alcanzó los 28.556 millones de euros corrientes, lo que indica una recuperación del tejido empresarial tras la pandemia”.¹

¹ Informe Anual 2024 del Observatorio del Transporte y la Logística de España

La comparativa con el conjunto económico nacional indica que la remuneración de los asalariados supone el 55,4% en el sector “transporte y almacenamiento” mientras que a nivel nacional representó el 52,3% del VAB. Por su parte el excedente bruto de explotación, en el conjunto nacional representó el 46,7% en 2023 frente al 44,0 % del sector.

A nivel de Extremadura, las ramas de actividad de transporte y almacenamiento se encuadran dentro del epígrafe conjunto de Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos de motor y motocicletas; transporte y almacenamiento; hostelería con lo cual no es posible su desagregación más allá de confirmar su contribución al crecimiento del PIB de este grupo de actividades.

C.4 Extremadura Evolución PIB a precios corrientes (miles de euros)

	2020	2021	2022	2023
Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos de motor y motocicletas; transporte y almacenamiento; hostelería	2.782.377	3.235.741	3.764.930	4.033.898

Fuente: Contabilidad Regional INE

3.- ESTRUCTURA EMPRESARIAL

La Estadística Estructural de Empresas del sector servicios que elabora el INE referida a 2023 indica que el sector del transporte y el almacenamiento tenía una cifra de negocio en Extremadura de 1.202,9 millones de euros, localizada fundamentalmente en la actividad de transporte terrestre y por tubería que supone el 72,04% del total. En términos de empleo también predomina el transporte terrestre con un 75,08% del total.

Respecto del total estatal el sector del transporte y el almacenamiento extremeño representa un 1,61% de la cifra de negocio, un 1,32% del personal ocupado y un 3% de la inversión en activos materiales.

C.5.-Estructura empresarial del sector transporte y almacenamiento en Extremadura 2023

	Transporte terrestre y por tubería	Almacenamiento y actividades anexas al transporte	Actividades postales y de correos	Total sector
Cifra de negocios (miles de euros)	866.236	262.492	74.131	1.202.859
Inversión en activos materiales (miles de euros)	70.913	201.188	1.396	273.497
Número de locales	3.402	276	798	4.476
Personal ocupado	9.424	1.256	1.752	12.432
Sueldos y salarios (miles de euros)	160.154	27.578	39.593	227.325

Fuente: INE. Estadística Estructural de Empresas del sector servicios. 2023

La evolución del sector en cuanto a la cifra de negocios en los últimos años es favorable, a excepción del retroceso experimentado en 2020 derivado de los efectos de la pandemia. En el periodo 2018/2023 la cifra de negocio se ha incrementado un 44,22%. En el caso del personal ocupado ha crecido en este mismo periodo un 24,4%.

El sector del transporte terrestre acrecienta su peso respecto del total del sector de forma que, si en 2018 representaba un 71,03% del total, cinco años después supone el 72,01%. En el caso del empleo el transporte terrestre supone el 75,8% del total y, aunque su volumen ha continuado creciendo, el subsector de las actividades postales y correos (incluida mensajería) ha ganado terreno hasta un 14,1% del total del personal ocupado.

C.6.- Evolución Estructura Empresarial del Sector Transporte y Almacenamiento en Extremadura 2018/2023

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Cifra de negocios (miles de euros)	845.741	894.249	873.700	987.141	1.171.635	1.202.859
Transporte terrestre y por tubería	600.804	600.506	587.493	676.350	835.503	866.236
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	244.937	242.608	235.807	250.254	273.016	262.492
Actividades postales y de correos		51.135	50.400	60.537	63.116	74.131
Inversión en activos materiales (miles de euros)	201.898	218.703	195.004	193.940	215.320	273.497
Transporte terrestre y por tubería	50.655	45.169	46.409	53.041	65.458	70.913
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	151.243	170.300	147.712	137.524	146.933	201.188
Actividades postales y de correos		3.234	883	3.375	2.929	1.396
Número de locales	3.396	3.848	4.019	4.347	5.113	4.476
Transporte terrestre y por tubería	3.060	3.090	3.205	3.359	3.634	3.402
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	336	330	348	497	194	276
Actividades postales y de correos		428	466	491	1.285	798
Personal Ocupado	9.993	11.953	11.988	12.272	12.679	12.432
Transporte terrestre y por tubería	8.582	8.851	8.747	8.792	9.713	9.424
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	1.411	1.479	1.513	1.697	1.022	1.256
Actividades postales y de correos		1.623	1.728	1.783	1.944	1.752
Sueldos y salarios	134.411	176.812	180.027	188.015	205.914	227.325

Transporte terrestre y por tubería	104.751	112.017	114.473	128.259	147.058	160.154
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	29.660	30.086	30.505	24.220	22.502	27.578
Actividades postales y de correos		34.709	35.049	35.536	36.354	39.593

Fuente: INE. Estadística Estructural de Empresas del sector servicios.

3.1.- Cifra de negocio

La Estadística Estructural de Empresas del sector servicios ofrece datos regionalizados de evolución de la cifra de negocio de las empresas de dicho sector definida como el total de los importes facturados netos por la empresa por las ventas de bienes y servicios suministrados a terceros, considerando tanto los realizados directamente por la propia unidad de observación como los procedentes de eventuales subcontrataciones. Se incluyen los impuestos y tasas que gravan los bienes o servicios facturados por la unidad, pero se excluye el IVA repercutido al cliente.

En el periodo 2018-2023 el peso de la cifra de negocio extremeña del sector transporte y almacenamiento presenta una tendencia creciente, aunque limitada, hasta alcanzar el 0,96% del total nacional.

C.7.- Evolución de la cifra de negocio del Sector Transporte y Almacenamiento. Miles de euros

	Extremadura	España	% Extremadura s/España
2018	845.741	102.034.166	0,83
2019	894.249	106.998.819	0,84
2020	873.700	93.777.867	0,93
2021	987.141	105.021.163	0,94
2022	1.171.635	124.660.430	0,94
2023	1.202.859	125.153.141	0,96

Fuente: INE. Estadística Estructural de Empresas del sector servicios

3.2- Ocupación

La Encuesta Estructural de Empresas del sector industrial, que elabora el INE, también ofrece datos generales de ocupación. Esta cifra se corresponde con el número total de personas que trabajan en la unidad de observación (incluidos los propietarios que trabajan, los socios que trabajan con regularidad en la unidad y los familiares no retribuidos que trabajan con regularidad en la unidad) y el de personas que, aunque trabajan fuera de la unidad, pertenecen a ella y son retribuidas por ella. Incluye tanto al personal remunerado como al no remunerado.

Con base en esta Encuesta el personal ocupado en el sector del transporte y almacenamiento en Extremadura se elevaba en 2023 a 12.432 personas, el 1,34% del total nacional, registrando un periodo creciente en los últimos años que se ha visto interrumpida en 2023 con un descenso del 1,95% y 247 ocupados menos.

C.8.- Personal ocupado y gastos de personal del sector transporte y almacenamiento

	Personal ocupado		Gastos de personal (miles de euros)	
	Extremadura	España	Extremadura	España
2018	9.993	878.086	134.411	24.298.756
2019	11.953	904.786	176.812	25.813.321
2020	11.988	887.745	180.027	24.885.590
2021	12.272	867.985	188.015	24.738.777
2022	12.679	900.354	205.914	26.786.777
2023	12.432	927.851	227.325	28.828.797

Fuente: INE. Encuesta Estructural de Empresas del sector servicios

Asimismo, dicha Encuesta ofrece los datos del gasto de personal de las empresas del sector compuestos por los sueldos y salarios y los costes patronales de la seguridad social. En Extremadura en 2023 ascendieron a 187,7 millones de euros, el 0,65% del total nacional. El coste de personal por ocupado en Extremadura es de 18.285,47 euros en 2023, lo que representa el 58,76% del nacional.

4.-DEMOGRAFIA DE EMPRESAS ACTIVAS

Se toma como base el Directorio Central de Empresas. El DIRCE se elabora anualmente por el Instituto Nacional de Estadística (INE) con fecha 1 de enero de cada año y en el mismo se ofrecen datos del número y la evolución de las empresas dedicadas al sector del transporte y el almacenamiento en Extremadura.

En Extremadura a 1 de enero de 2025 existían 3.467 empresas activas en el sector del transporte y almacenamiento, lo que representa un 5,4% del total regional (6,37% a nivel nacional) y un 1,64% del total nacional de este mismo sector. En el último año se observa un incremento del 0,49% con 17 empresas añadidas, de las cuales 57 se ubican en el epígrafe de actividades postales mientras que se registra un descenso de 32 en el de transporte terrestre y 8 en el de almacenamiento.

C.9- Evolución y distribución de las empresas activas del transporte y el almacenamiento en Extremadura

	2024	2025	Diferencia
49 Transporte terrestre y por tubería	2.904	2.872	-32
491 Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	0	0	
492 Transporte de mercancías por ferrocarril	0	0	
493 Otro transporte terrestre de pasajeros	712	706	-6
494 Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza	2.191	2.165	-26
495 Transporte por tubería	1	1	
52 Almacenamiento y actividades anexas al transporte	278	270	-8
521 Depósito y almacenamiento	15	16	-1
522 Actividades anexas al transporte	263	254	-9
53 Actividades postales y de correos	268	325	+57
531 Actividades postales sometidas a la obligación del servicio universal	0	0	
532 Otras actividades postales y de correos	268	325	+57
TOTAL	3.450	3.467	+17

Fuente: INE.DIRCE (datos a 1 de enero de cada año)

Dentro del conjunto del sector las empresas del transporte terrestre y por tubería son las que tienen una mayor representación con el 82,84% del total. Dentro de ellas cuantitativamente destacan las empresas transporte de mercancías por carretera y mudanzas (2.165) seguida por las empresas de transporte de viajeros (706).

5.-DISTRIBUCIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO (UNIDADES LOCALES ACTIVAS) EN EXTREMADURA

El DIRCE ofrece información sobre la distribución de los establecimientos (locales) dedicados a las actividades de transporte y almacenamiento en Extremadura.

El total de locales dedicados al transporte y almacenamiento en Extremadura a 1 de enero de 2025 es de 3.852, un 1,66% del total nacional. El peso de los locales dedicados al transporte y al almacenamiento respecto del total es del 5,1% en Extremadura frente al 6,01% a nivel nacional.

En el último año se aprecia un incremento del 1,37%, centrado en un aumento de 56 locales de otras actividades postales y de correos (+20%).

C.10.- Evolución y distribución de los establecimientos de transporte y almacenamiento (unidades locales activas) en Extremadura

	2024	2025	Diferencia
49 Transporte terrestre y por tubería	3.105	3.108	+3
491 Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	0	0	
492 Transporte de mercancías por ferrocarril	0	0	
493 Otro transporte terrestre de pasajeros	778	793	+15
494 Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza	2.326	2.314	-12
495 Transporte por tubería	1	1	
52 Almacenamiento y actividades anexas al transporte	415	408	-7
521 Depósito y almacenamiento	36	36	
522 Actividades anexas al transporte	379	372	-7
53 Actividades postales y de correos	280	336	+56
531 Actividades postales sometidas a la obligación del servicio universal	0	0	
532 Otras actividades postales y de correos	280	336	+56
TOTAL	3.800	3.852	+52

Fuente: INE-DIRCE (datos a 1 de enero de cada año)

La distribución territorial de estos locales activos dedicados al transporte y almacenamiento muestra una mayor representación de los mismos en la provincia pacense (un 71,64% del total regional). En ambas provincias la presencia de locales dedicados al transporte terrestre es mayoritaria, aunque cabe destacar el creciente peso de las actividades postales y de correos.

C.11.- Evolución de los establecimientos de transporte y almacenamiento por provincias.

Unidades locales activas

BADAJOS	2024	2025	Diferencia
Transporte terrestre y por tubería	2.061	2.051	-10
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	301	293	-8
Actividades postales y de correos	185	222	+37
Total	2.547	2.566	+19
CÁCERES			
Transporte terrestre y por tubería	1.044	1.057	+13
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	114	115	+1
Actividades postales y de correos	95	114	+19
Total	1.253	1.286	+33

Fuente: INE-DIRCE (datos a 1 de enero de cada año)

6. ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL SECTOR DEL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO SEGÚN TAMAÑO DE LA PLANTILLA

En la estructura de las empresas activas según el número de trabajadores a inicios de 2025 se constata el predominio en el conjunto del sector de las empresas de trabajadores autónomos sin asalariados (un 52,78%) seguido por las empresas con 1-2 trabajadores (28,7%). Cabe destacar la presencia de una empresa de gran tamaño con más de 250 trabajadores. El 95,9% de las empresas del sector son microempresas de menos de 10 empleados.

C.12.- Distribución de las empresas de transporte y almacenamiento en función del tamaño de la plantilla

	Sin asalariados	De 1 a 2	De 3 a 5	De 6 a 9	De 10 a 19	De 20 a 49	De 50 a 99	De 100 a 199	De 200 a 249	De 250 a 999	De 1000 a 4999	TOTAL
Transporte terrestre y por tubería	1.463	870	268	156	59	35	18	2	0	1	0	2.872
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	99	96	37	21	10	7	0	0	0	0	0	270
Actividades postales y de correos	268	29	15	3	8	1	1	0	0	0	0	325
TOTAL	1.830	995	320	180	77	43	19	2	0	1	0	3.467

Fuente: INE-DIRCE (datos a 1 de enero de 2025)

En el caso específico del subsector predominante del transporte terrestre se observa de nuevo una mayoría de empresas sin trabajadores, el 51% del total, que se ubican tanto en el transporte terrestre de viajeros (57,9%) como en el transporte de mercancías (47,3%). No obstante, el tamaño de las empresas de transporte de mercancías por carretera tiene una mayor dimensión media por volumen de trabajadores.

C.13.- Distribución de las empresas de transporte terrestre y por tubería en función del tamaño de la plantilla

	Sin asalariados	De 1 a 2	De 3 a 5	De 6 a 9	De 10 a 19	De 20 a 49	De 50 a 99	De 100 a 199	De 200 a 249	De 250 a 999	De 1000 a 4999	TOTAL
Transporte terrestre y por tubería	1.463	870	268	156	59	35	18	2	0	1	0	2.872
491 Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
492 Transporte de mercancías por ferrocarril	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
493 Otro transporte terrestre de pasajeros	439	175	41	31	13	5	1	1	0	0	0	706
494 Transporte de mercancías	1.024	694	227	125	46	30	17	1	0	1	0	2.165

por carretera y servicios de mudanza												
495 Transporte por tubería	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

Fuente: INE-DIRCE (datos a 1 de enero de 2025)

En las actividades de almacenamiento y actividades anexas al transporte también tienen una mayor representatividad numérica las empresas sin asalariados (36,7%) seguida muy de cerca por las que tienen 1 o dos asalariados (35,6%).

C.14.- Distribución de las empresas de Almacenamiento y actividades anexas al transporte en función del tamaño de la plantilla

	Sin asalariados	De 1 a 2	De 3 a 5	De 6 a 9	De 10 a 19	De 20 a 49	De 50 a 99	De 100 a 199	De 200 a 249	De 250 a 999	De 1000 a 4999	TOTAL
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	99	96	37	21	10	7	0	0	0	0	0	270
521 Depósito y almacenamiento	11	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	16
522 Actividades anexas al transporte	88	93	36	20	10	7	0	0	0	0	0	254

Fuente: INE-DIRCE (datos a 1 de enero de 2025)

Nuevamente en las empresas dedicadas a actividades postales y de correos el tamaño predominante de la plantilla es mínimo, un 82,4% de las mismas no tienen asalariados y un 8,92% sólo tienen uno o dos asalariados.

C.15.- Distribución de las empresas de Actividades postales y de correos en función del tamaño de la plantilla

	Sin asalariados	De 1 a 2	De 3 a 5	De 6 a 9	De 10 a 19	De 20 a 49	De 50 a 99	De 100 a 199	De 200 a 249	De 250 a 999	De 1000 a 4999	TOTAL
Actividades postales y de correos	268	29	15	3	8	1	1	0	0	0	0	325
531 Actividades postales sometidas a la obligación de carácter universal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
532 Otras actividades postales y de correos	268	29	15	3	8	1	1	0	0	0	0	325

Fuente: INE-DIRCE (datos a 1 de enero de 2025)

Abundando en esta caracterización empresarial del sector se acude al Atlas Socioeconómico de Extremadura 2023 en el cual se incluyen dos indicadores a nivel local sobre la relevancia del sector Transporte y Almacenamiento dentro de la estructura productiva regional. Los indicadores incluyen, de forma agregada, las empresas y autónomos que ejercen su actividad en los códigos H y J del CNAE, que comprende los subsectores económicos de transporte y almacenamiento e información y comunicaciones.

El índice de participación sectorial expresa el número de empresas y autónomos que ejercen su actividad en un sector económico con relación al total de empresas y autónomos existentes en un municipio, expresado en tantos por ciento. A este respecto destaca el peso sectorial de estos sectores en Mérida y en las dos capitales de provincia, que es donde se muestra también el mayor volumen de empresas y autónomos.

C.16.-Cuadro Índice de participación sectorial del transporte y comunicaciones por principales localidades extremeñas en 2022

Población	Índice de participación sectorial	Número de empresas y autónomos
Almendralejo	4,9	197
Badajoz	6,5	862
Cáceres	6,5	606
Don Benito	5,5	224
Mérida	8,8	494
Plasencia	5,0	202
Villanueva de la Serena	4,6	118
Provincia de Badajoz	5,5	3.836
Provincia de Cáceres	4,9	2.068
Extremadura	5,3	5.904

Fuente: IEEEx. Atlas Socioeconómico de Extremadura 2023.

7.- MERCADO DE TRABAJO

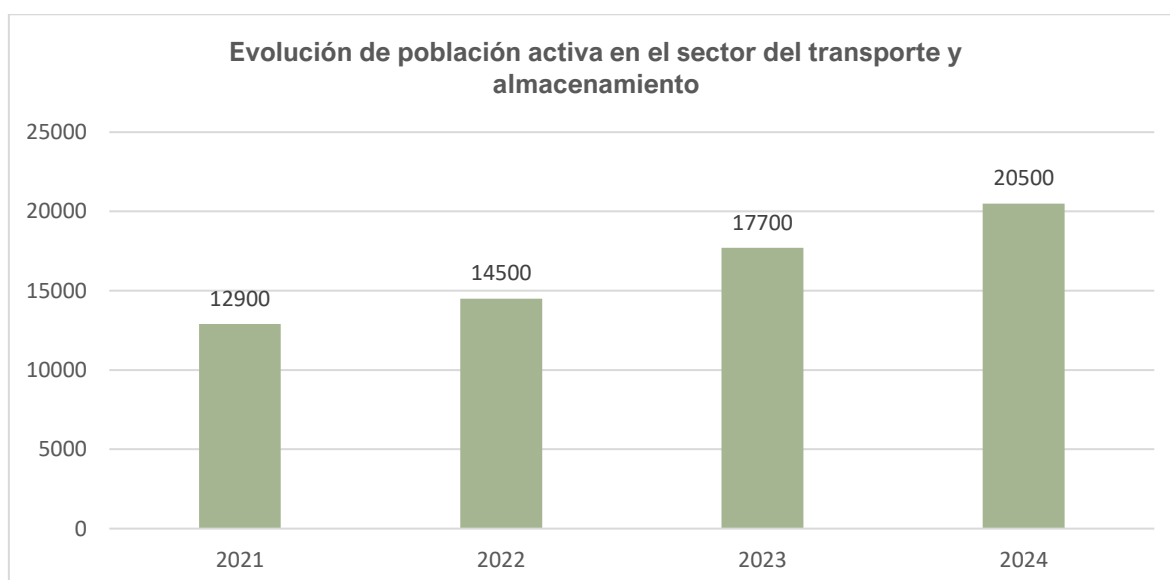
7.1.- ENCUESTA DE POBLACIÓN ACTIVA

En este apartado se analizan las principales variables de la Encuesta de Población Activa, referente a las personas activas, ocupadas y paradas del sector transporte y almacenamiento como agregado de los datos de las actividades económicas a dos dígitos del CNAE ya referenciadas anteriormente (49,52 y 53).

7.1.1 Población Activa

La población activa del sector del sector transporte y almacenamiento en Extremadura, agrupa de media en 2024 a 20.500 personas, el 4,14% del total de activos de la región.

El siguiente gráfico recoge la evolución alcista de la población activa de este sector comparando las medias anuales desde año 2021 al 2024. Se aprecia un importante crecimiento del 58,91%, muy superior a lo ocurrido con la población activa a nivel regional que apenas se ha movido.



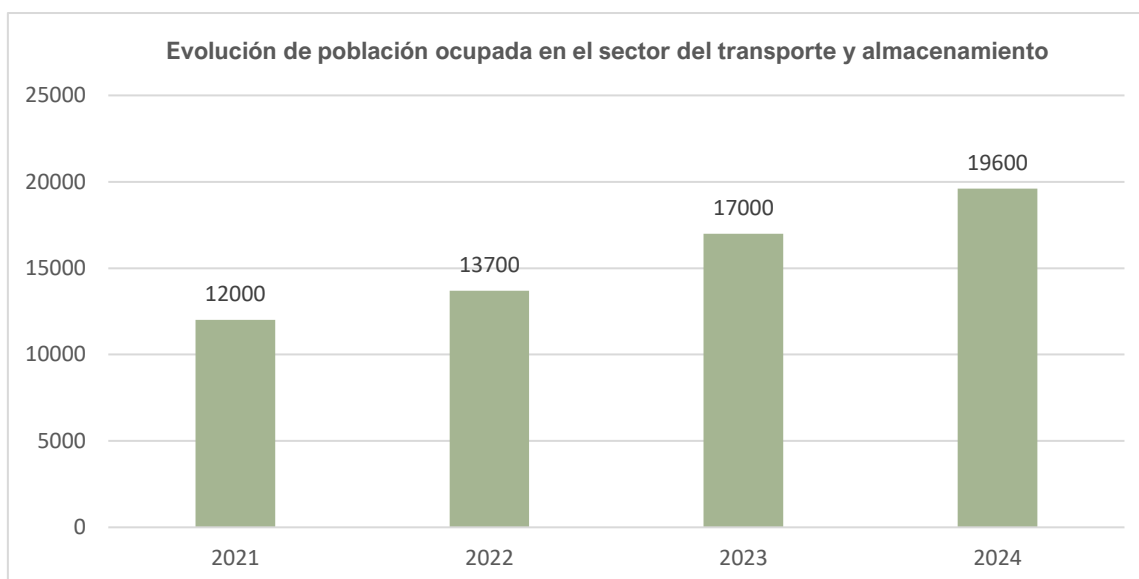
Fuente: Elaboración propia con base en información del Instituto de Estadística de Extremadura a partir de microdatos de EPA del INE

Por sexo, hay un predominio de personas activas en el sector que son hombres (82,6%) frente a una minoría de mujeres (17,4%)

7.1.2 Población Ocupada

El sector del transporte y almacenamiento ocupaba en Extremadura en 2024 a 19.600 personas, el 4,69% del total de personas ocupadas en la región.

La evolución de la población empleada del sector en medias anuales desde año 2021 al 2024, refleja una senda creciente y continuada con 7.600 ocupados más un incremento del 63,33% en dicho periodo, muy superior al crecimiento regional del 5,85%.



Fuente: Elaboración propia con base en información del Instituto de Estadística de Extremadura a partir de microdatos de EPA del INE

En la ocupación por sexo hay, asimismo, un mayor porcentaje de hombres (83,1%) que de mujeres (16,9%).

Del total de ocupados hay 14.100 asalariados y 5.500 trabajadores por cuenta propia, el 28,06% del total. Destaca, por tanto, una mayor presencia de trabajadores autónomos dado que a nivel regional suponen un 17,2% del total.

Por situación profesional el 86,9% de los ocupados lo son del sector privado frente a un 13,1% en el sector público.

Por tipo de jornada, el 88,9% de los asalariados lo son a tiempo completo, por un 11,1% a tiempo parcial.

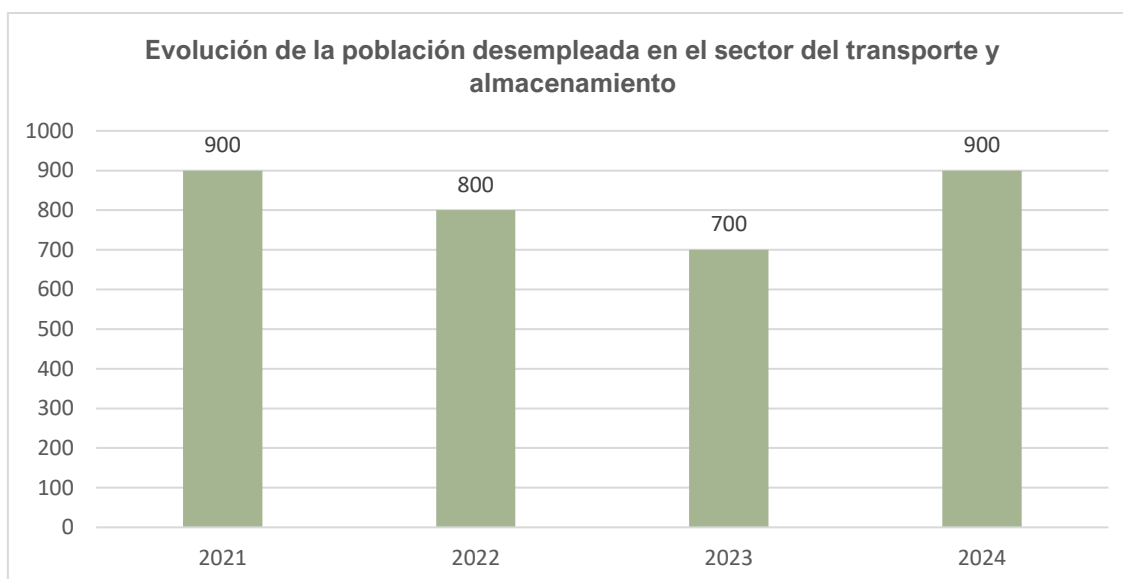
En cuanto a la calidad de la contratación el 84,7% de los asalariados tiene un contrato indefinido frente a una tasa de temporalidad del 15,3%, más baja que la media regional (22,4%).

7.1.3 Población Desempleada

La población desempleada en el sector transporte y almacenamiento en Extremadura en 2024 es mínima, de apenas 900 desempleados el 1,17% del total de desempleados de la región.

El hecho de que este valor sea de escasa cuantía lo cataloga, a efectos estadísticos, como no representativo.

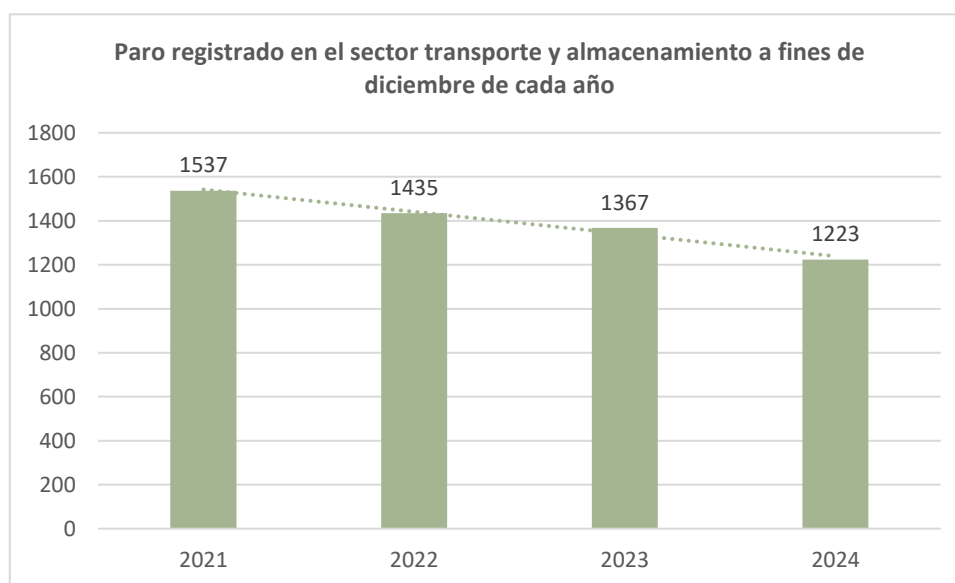
La evolución de la población desempleada en este periodo 2024/2021 refleja, asimismo, una tendencia con leves variaciones interanuales, permaneciendo constante en la comparativa en el periodo analizado, frente a un descenso del 23,54% a nivel regional.



Fuente: Elaboración propia con base en información del Instituto de Estadística de Extremadura a partir de microdatos de EPA del INE

7.2.-PARO REGISTRADO

El paro registrado en el sector transporte y almacenamiento en Extremadura se cifra a fines de 2024 en 1.223 personas, un 1,74% del total regional. La evolución en los últimos cuatro años ha sido positiva habiéndose reducido en un 20,43%, porcentaje ligeramente menor a la reducción del 23,96% que se registra en el ámbito regional.



Fuente: SEXPE

Desglosando por sexo, el 63,78% de los parados en el sector son hombres con 780 desempleados. Las mujeres registran 443 desempleadas, el 36,22% restante.

Por actividad económica, el paro se concentra en el transporte terrestre con 821 desempleados, un 67,13% del total. Le siguen en importancia las actividades postales y de correos con un 18,81% (230 desempleados) y, finalmente, las actividades de almacenamiento con un 14,06% y 172 personas desempleadas.

La evolución del paro en el periodo 2021-2024 es positiva en los tres subsectores, aunque con distinta intensidad. En el caso del transporte terrestre el paro se ha rebajado en un 17,98%, en el almacenamiento cae un 7,03% y en las actividades postales el paro ha bajado un 34,47%.

C.17.-Paro registrado en Extremadura sector transporte y almacenamiento 2021-2024 a 31 de diciembre de cada año

Actividad económica	2021	2022	2023	2024
Transporte terrestre y por tubería	1.001	975	894	821
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	185	176	187	172
Actividades postales y de correos	351	284	286	230
Total Sector Transportes y Almacenamiento	1.537	1.435	1.367	1.223

Fuente: SEXPE

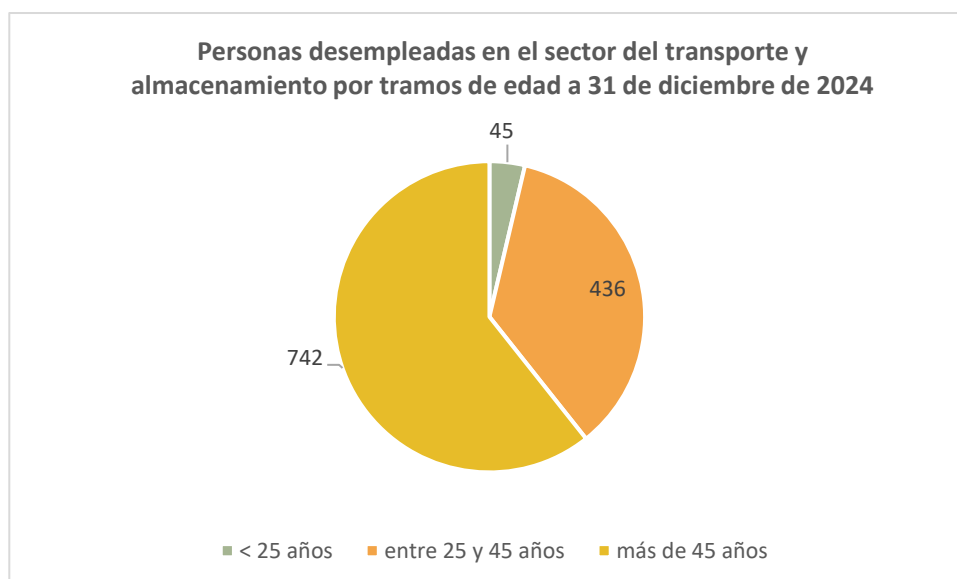
Por sexo, la presencia de los hombres desempleados es predominante tanto en el transporte terrestre (72,1%) como en el almacenamiento (54,65%), mientras que, en las actividades postales, con un 59,13% del total, es mayor la de las mujeres que la de los hombres.

C.18.-Paro registrado en Extremadura sector transporte y almacenamiento a 31 de diciembre de 2024 por sexo y subsector de actividad

Actividad económica	Hombres	Mujeres	Total
Transporte terrestre y por tubería	592	229	821
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	94	78	172
Actividades postales y de correos	94	136	230
TOTAL	780	443	1.223

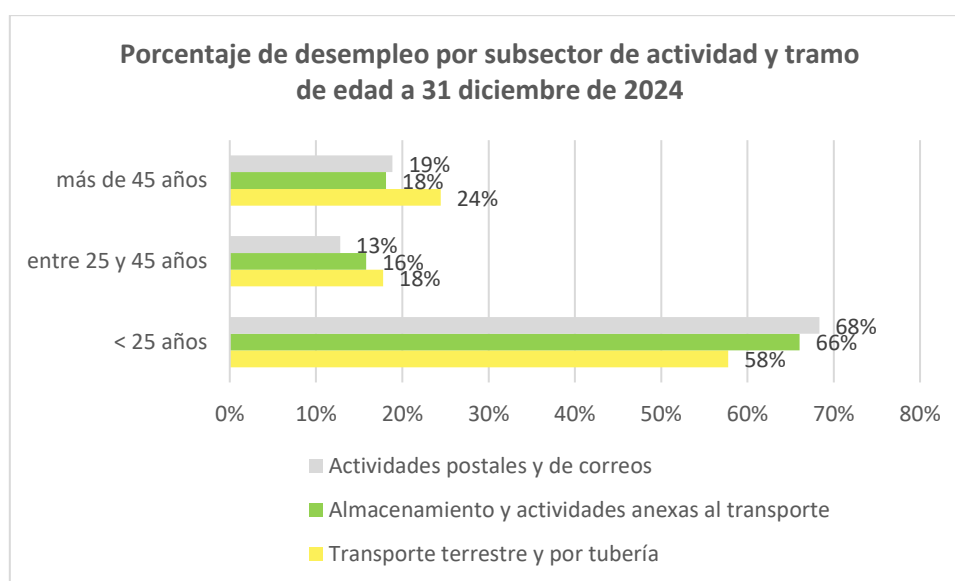
Fuente: SEXPE

Por edad, el intervalo de más de 45 años integra el 60,67% del paro en el sector seguido de los que tienen entre 25-45 años (35,65%). Los jóvenes menores de 25 años representan apenas el 3,68% del desempleo en el sector transporte y almacenamiento. Esta misma situación se observa si se introduce la variable sexo con una preponderancia del sexo masculino ya que los hombres parados son mayoría sobre las mujeres demandantes en paro en todos los tramos de edad.



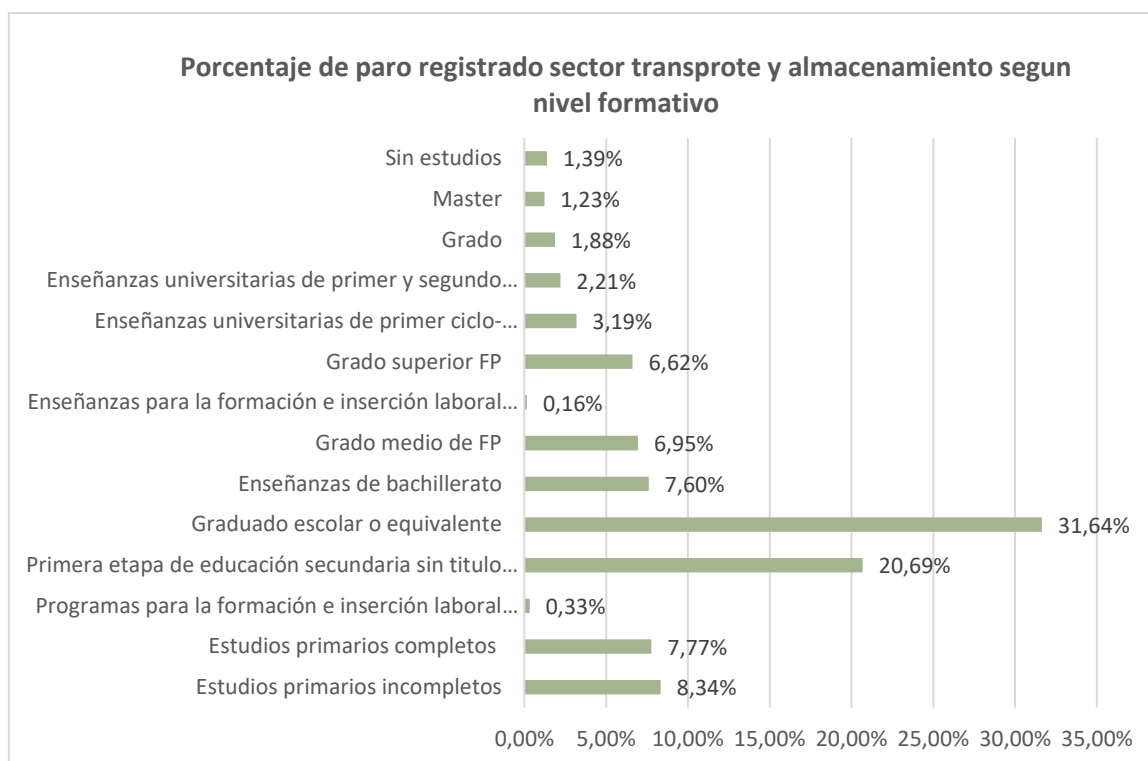
Fuente: SEXPE

En función de las distintas secciones de actividad, destaca cómo los mayores de 45 años son mayoritarios en el transporte terrestre y en el almacenamiento, mientras que los parados menores de 25 años tienen un mayor peso en las actividades postales.



Fuente: SEXPE

En relación con los niveles de estudios los desempleados del sector transporte y almacenamiento se localizan mayoritariamente en un 52,33% con niveles básicos con graduado escolar (31,64%) como sin el mismo (20,69%). Le siguen a distancia los niveles de estudios primarios incompletos (8,34%) y estudios primarios completos (7,77%).



Fuente: SEXPE

En función de las subactividades del sector en todas ellas tienen una especial relevancia los parados con graduado escolar o sin graduado. En el caso de las actividades postales y de correos el nivel formativo es ligeramente inferior ya que tienen una mayor presencia tanto las enseñanzas de bachillerato como grado superior y medio de Formación Profesional.

C.19.-Paro registrado en Extremadura sector transporte y almacenamiento por actividad económica y nivel de estudios a 31 de diciembre de 2024

Nivel Formativo	Transporte terrestre y por tubería	Almacenamiento y actividades anexas al transporte	Actividades postales y de correos
Sin estudios	13	3	1
Estudios primarios incompletos	73	24	5
Estudios primarios completos	64	20	11
Programas para la formación e inserción laboral que no precisan de una titulación académica de la primera etapa de secundaria para su realización	3	1	
Primera etapa de educación secundaria sin título de graduado escolar	203	27	23
Graduado escolar o equivalente	280	42	65
Enseñanzas de bachillerato	51	8	34
Grado medio de FP	47	9	29

Enseñanzas para la formación e inserción laboral que precisan de una titulación de estudios secundarios de 2ª etapa para su realización	1		1
Grado superior FP	36	14	31
Enseñanzas universitarias de primer ciclo-Diplomados	18	6	15
Enseñanzas universitarias de primer y segundo ciclo-Licenciados	12	7	8
Grado	12	6	5
Master	8	5	2
Total	821	172	230

Fuente: SEXPE

En función del tiempo de demanda el paro en el sector del transporte y almacenamiento se caracteriza por ser mayoritariamente de corta duración. El 48,24% del total no alcanza los 6 meses.

Por su parte, el paro registrado de larga duración se eleva a 457 personas desempleadas, el 37,37% del total del sector del transporte y el almacenamiento. De ellas, el 54,70% son hombres frente al 45,3% de mujeres. El 23,87% de los parados del sector son de muy larga duración ya que llevan más de 24 meses en desempleo.

C.20.- Personas desempleadas en paro de larga duración por actividad económica y sexo 31 de diciembre de 2024

Actividad económica	Hombres	Mujeres	Total
Transporte terrestre y por tubería	182	111	293
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	33	43	76
Actividades postales y de correos	35	53	88
TOTAL	250	207	457

Fuente: SEXPE

Por actividad, el paro de larga duración se concentra en la actividad de transporte terrestre que acoge al 64,11% del conjunto del global de parados que llevan más de un año en paro. Las mujeres superan a los hombres en paro de larga duración en el almacenamiento y las actividades postales.

El paro de larga duración representa un 44,19% en el almacenamiento, un 38,26% en las actividades postales y un 35,69% en el transporte terrestre.

El paro registrado del sector transporte y almacenamiento a finales de 2024 por comarcas refleja una preponderancia cuantitativa de la comarca de Badajoz dentro del paro total ya que acoge al 18% del total regional de este sector, seguido por las comarcas de Mérida y de Sierra Grande-Tierra de Barros en las que residen un 11,28% y un 9,32%, respectivamente, del total de los demandantes en paro.

Por actividad económica, en el caso del transporte terrestre la comarca de Badajoz sigue teniendo un mayor protagonismo (17,9%) seguido por las comarcas de Mérida y Sierra Grande-Tierra de Barros. En el caso del almacenamiento la comarca con más parados es Cáceres (18,02%) seguida por Badajoz y Mérida. En las actividades

postales la comarca de Badajoz es preponderante con un 22,17% del total de parados, seguido Sierra Grande-Tierra de Barros y Mérida.

C.21.- Demandantes en paro del sector transporte y almacenamiento por comarca y actividad económica

	Transporte terrestre y por tubería	Almacenamiento y actividades anexas al transporte	Actividades postales y de correos	Total
Badajoz	147	22	51	220
Cáceres	71	31		102
Campaña Sur	15	5	2	22
Campo Arañuelo	21	8	4	33
La Serena	29	7	6	42
La Siberia	10		4	14
La Vera	9	2	8	19
Lácar	51	5	9	65
Las Hurdes	2	2	1	5
Mérida	103	19	16	138
Miajadas-Trujillo	18	2	1	21
Monfragüe y su entorno	7	1		8
Olivenza	18	1	5	24
Plasencia	34	8	11	53
Sierra de Gata	12	3	3	18
Sierra de Montánchez y Tamuja	8	3	4	15
Sierra de San Pedro - Los Baldíos	20	2	3	25
Sierra Grande - Tierra de Barros	78	19	17	114
Sierra Suroeste	17	4	8	29
Tajo-Salor - Almonte	12	2	5	19
Tentudía	6	1	4	11
Trasierra-Tierras de Granadilla	9			9
Valle del Alagón	41	4	8	53
Valle del Ambroz	3			3
Valle del Jerte	1	1	1	3
Vegas Altas del Guadiana	46	4	11	61
Villuercas Ibores Jara	9	2	6	17
Zafra- Río Bodión	24	14	14	52
Total	821	172	230	1.223

Fuente: SEXPE

No coincide estrictamente la estacionalidad del desempleo en cada una de las actividades productivas. En este caso los meses centrales de la primavera- verano son favorables al empleo, mientras que los del otoño y primeros de año son propicios al aumento del desempleo.

C.22.- Paro del sector transporte y almacenamiento por meses 2024

Actividad económica	Meses											
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
Transporte terrestre y por tubería												
Almacenamiento y actividades anexas al transporte												
Actividades postales y de correos												

Fuente: Sexpe

Más paro  **Menos paro** 

7.3.- CONTRATACIÓN

En 2024 se celebraron 11.160 contratos en el sector transportes y almacenamiento en Extremadura que representan el 3,06% del total de contratos regionales.

C.23.-Contratos celebrados en Extremadura en el sector transporte y almacenamiento 2024

Extremadura	Total	Transporte terrestre y por tubería	Almacenamiento y actividades anexas al transporte	Actividades postales y de correos	Total sector
	364.309	7.499	1.415	2.246	11.160

Fuente: SEXPE

En función de la actividad económica a dos dígitos a la que pertenecen los contratos, en Extremadura en 2024 el transporte terrestre celebró 7.499 contratos que suponen el 67,2% de los contratos totales del sector, las actividades postales acogen un 20,13% y las actividades de almacenamiento el 12,67% restante.

El 42,71% de los contratos iniciales celebrados en el sector del transporte y almacenamiento fueron indefinidos, Este porcentaje de estabilidad está claramente por encima de la media regional (29,96%). No obstante, lo anterior, la tasa de temporalidad sigue siendo mayoritaria (57,29%) Por actividad económica hay grandes diferencias por cuanto en el transporte terrestre la tasa de temporalidad baja hasta el 51,39%, en el caso del almacenamiento la contratación indefinida es mayoritaria con un 52,58% y en las actividades postales el nivel de contratos temporales es muy elevado del 83,17% del total.

El 76,46% del total de contratos indefinidos se localizan en la actividad del transporte terrestre y por tubería.

C.24.-Contratos iniciales en el sector transporte y almacenamiento en 2024 por tipo de contrato

Actividad Económica	Contratos indefinidos	Contratos temporales	Acumulado
Transporte terrestre y por tubería	3.645	3.854	7.499
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	744	671	1.415
Actividades postales y de correos	378	1.868	2.246
Total Transporte y almacenamiento	4.767	6.393	11.160

Fuente: SEXPE

Abundando en el análisis de la contratación temporal por duración del contrato arroja un claro predominio de la precariedad en el sector transporte y almacenamiento. El 75,94% de los contratos temporales celebrados abarcaba una duración inferior a 3 meses. A ello se une que otro 15,42% de los contratos tuvieron una duración de entre 3 meses y un año, lo que en conjunto supone que el 91,36% de todos los contratos temporales celebrados en este sector no llegaron al año de duración.

Con carácter global el 43,50% del total de contratos celebrados en el sector del transporte y almacenamiento en 2024 no alcanzaron los 3 meses de duración.

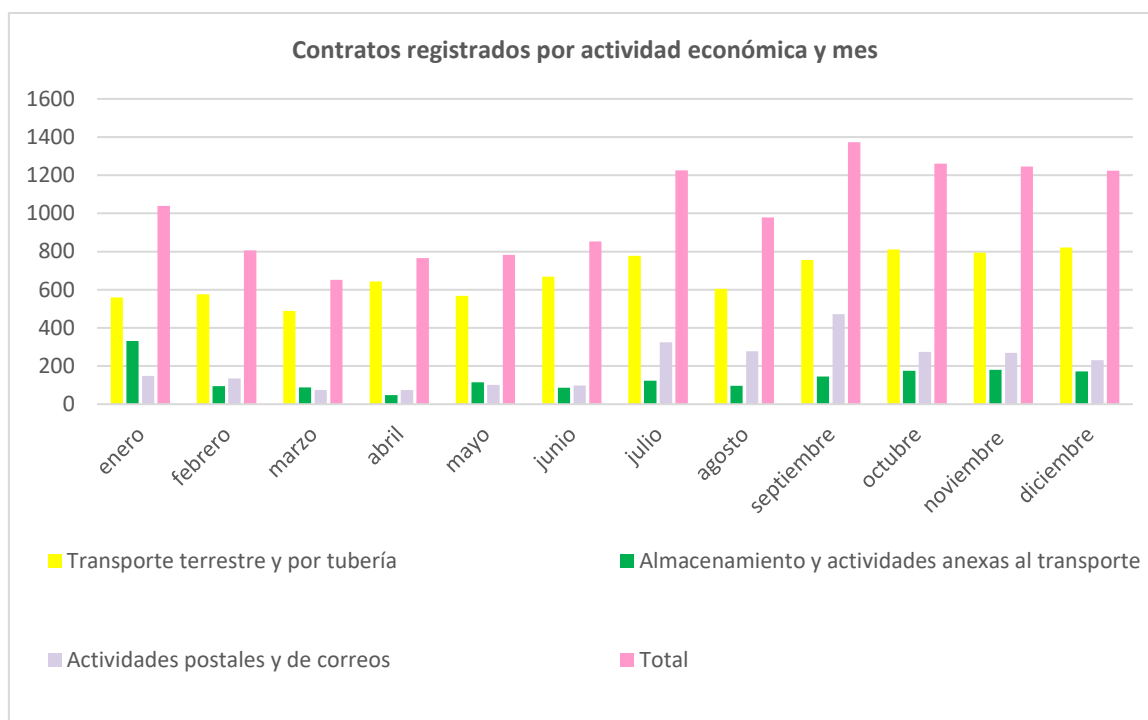
La contratación temporal en el sector se concentra en hombres (74,9%). Los contratos de menos de 3 meses de duración suponen el 74,56% de los contratos de hombres y el 80,06% de los contratos de mujeres.

C.25.-Contratos iniciales en el sector transporte y almacenamiento en 2024 por duración y actividad económica

Duración contrato	Transporte terrestre y por tubería	Almacenamiento y actividades anexas al transporte	Actividades postales y de correos	Total Sector
< 3 meses	2.844	421	1.590	4.855
>3<=12 meses	748	172	67	987
>12<=18 meses	15	4	2	21
>18<=24 meses	1	5		6
>24 meses	9	6		15
Sin Determinar	237	63	209	509
Total	3.854	671	1.868	6.393

Fuente: SEXPE

Las actividades productivas del sector transporte y almacenamiento tienen un importante componente estacional. La contratación se concentra en el segundo semestre del año y, en particular, en el último cuatrimestre.



Fuente: SEXPE

El informe sobre el mercado de trabajo del Observatorio de ocupaciones del SEPE para 2025 establece la ocupación de conductores asalariados de camiones como la tercera ocupación en Extremadura con pronóstico de mayor ocupación para 2025 en la contratación indefinida a tiempo completo.

Dentro de las 15 ocupaciones con mejores perspectivas de empleo para 2025, el informe del mercado de trabajo del SEPE muestra que en la provincia de Badajoz los conductores de autobuses es la quinta ocupación con mejor perspectiva, mientras que en la provincia de Cáceres los conductores asalariados de camiones ocupan la decimoquinta posición.

Pese a ser la sexta ocupación más contratada en hombres en 2024, específicamente la existencia de vacantes de conductores de camiones en la provincia cacereña se vincula a las condiciones laborales de estos puestos.

Según el informe sobre el ajuste de la oferta y la demanda de empleo 2024 del SEPE establece que la ocupación de Conductores de autobuses y tranvías es la décima de más difícil cobertura en Extremadura.

7.4 SALARIOS Y TIEMPO DE TRABAJO

La Encuesta Trimestral de Coste Laboral que elabora el INE ofrece el coste salarial total de las actividades que componen el sector analizado. No existen datos específicos para Extremadura por lo que se toman de referencia los nacionales.

El coste salarial en media mensual por trabajador del sector fue de 2.127,57 euros, lo que representa el 94,48% de la media nacional total.

Por sectores la actividad de almacenamiento es la que registra un mayor coste salarial total, con 2.591,69 euros. Similar a la media está el del transporte terrestre, mientras que las actividades postales y de correos está un 20% por debajo de la media.

C.26.-Coste salarial total actividades del sector transporte. España. Media 2024

	Coste Salarial Total Sectores Media 2024
Transporte terrestre y por tubería	2.131,92
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	2.591,69
Actividades postales y de correos	1.659,10
Media Sector	2.127,57
Media Nacional todos los sectores	2.251,85
% Sector/ todos los sectores	94,48

Fuente: Encuesta trimestral de coste laboral. INE

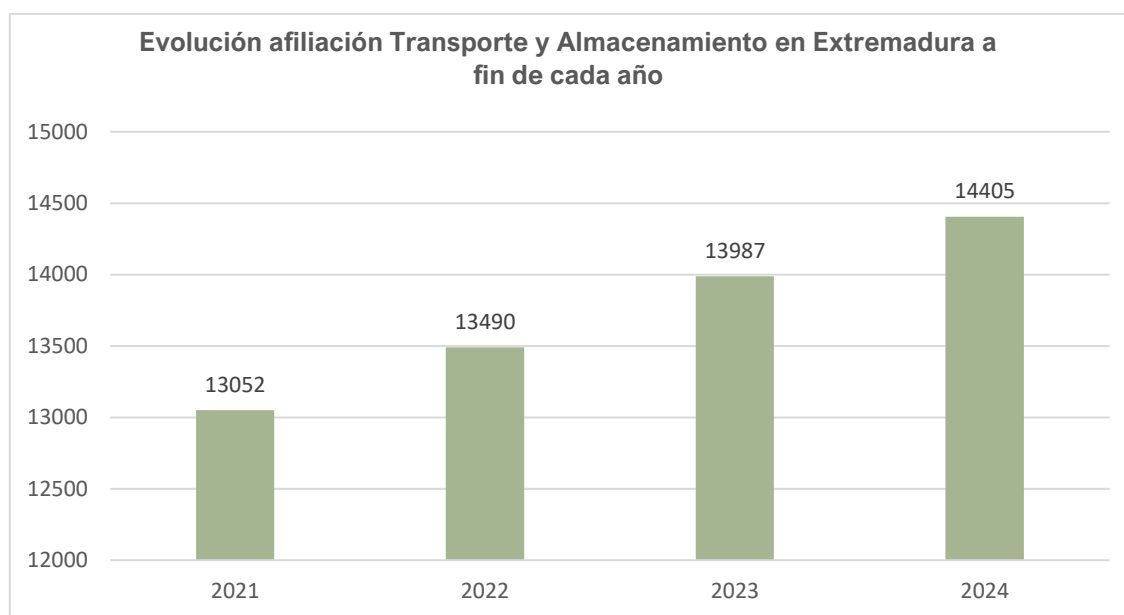
Según la Encuesta trimestral de coste laboral (INE), de media en 2024, las personas dadas de alta en el código CNAE 87 ingresaban 12,23 euros hora bruto; frente a 18,02 euros hora que se ingresaban de media el conjunto de personas trabajadoras.

El tiempo de trabajo pactado por trabajador y mes en la división 87 de media en 2024 fue de 150,65 horas, ligeramente por debajo de la media de todos los sectores que fue de 151,73 horas.

8.- AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL

El número de personas inscritas en la Seguridad Social en los diferentes regímenes a 31 de diciembre de 2024 en la sección CNAE Transporte y Almacenamiento en Extremadura se situó en 14.405 de los cuales 10.918 se encuadraban en el régimen general y el resto, 3.487, estaban afiliados al régimen especial de trabajadores autónomos.

El incremento interanual en 2024 fue de 418 afiliaciones (2,99%). La evolución del sector en los últimos años es positiva y representa un 3,5 % del total de personas afiliadas en la región en el acumulado de todos los regímenes.



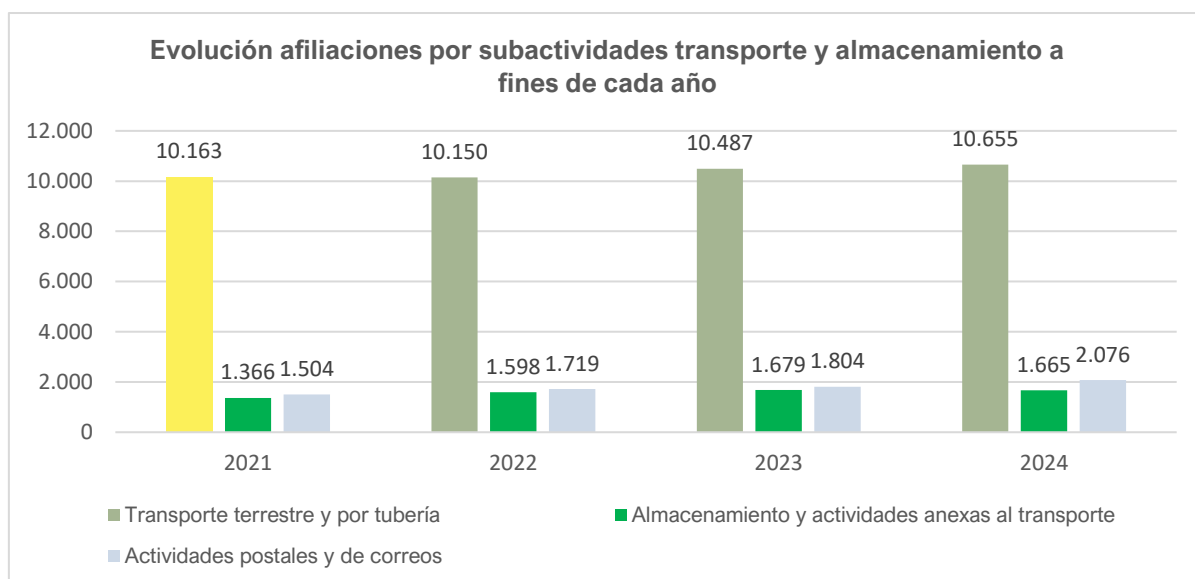
Fuente: Datos TGSS

Por regímenes, mientras que en el régimen general se aprecia una tendencia creciente consolidada en los últimos cuatro años, en el RETA se registra una tendencia descendente que se ha roto con un ligero alza en 2024.

C.26.-Distribución de la afiliación en el sector transporte y almacenamiento por régimen a 31 de diciembre de 2024

	Régimen General	Régimen Especial Trabajadores Autónomos
2021	9.527	3.525
2022	9.977	3.513
2023	10.525	3.462
2024	10.918	3.487

Fuente: Datos TGSS facilitados por IEEEx

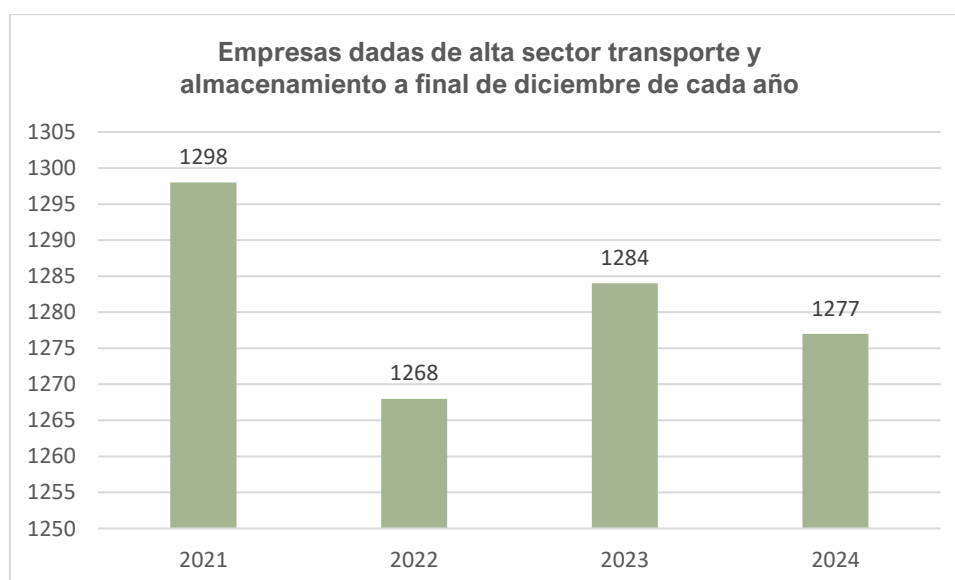


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la TGSS facilitados por IEEEx

Nota. Se aprecian pequeñas diferencias entre los datos globales del grupo H y la suma de cada una de las subactividades que no son significativas.

La ratio trabajadores por empresa en el sector es de 8,5, por encima de los 7,92 de media en la región.

La cifra de empresas dadas de alta en Extremadura en el sector del transporte y almacenamiento ascendía a 1.277. En el periodo analizado se precia una tendencia descendente con algunos altibajos de cuantía limitada.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la TGSS facilitados por IEEEx

El transporte terrestre y por tubería acoge al mayor número de empresas de este sector ya que suponen el 88,72% del total del sector. Su evolución temporal influye en el total general ya que se repite una leve tendencia bajista con altibajos. Por el contrario, las actividades de almacenamiento y las actividades postales y de correos

muestran una tendencia creciente y progresiva (en este último caso, en paralelo al incremento de las actividades de mensajería).

C.27.- Empresas en alta en Extremadura sector transporte y almacenamiento por subactividades. Final de diciembre de cada año

Empresas	2021	2022	2023	2024
Transporte terrestre y por tubería	1.172	1.137	1.146	1.133
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	86	92	98	100
Actividades postales y de correos	37	35	37	42
Otros	3	4	3	2
TOTAL	1.298	1.268	1.284	1.277

Fuente: Datos TGSS facilitados por IEEEx

El volumen de trabajadores en alta ha ido evolucionando de forma creciente en el periodo 2021-2024 con un aumento de un 15%. Dos de cada tres trabajadores (67,6%) se concentran en la subactividad de transporte terrestre y por tubería y su crecimiento entre 2021 y 2024 fue de un 9,2%. El resto de las actividades experimentan un aumento relativo constante. En el caso del almacenamiento el incremento interanual fue de un 22,6% y de un 36,6% en el caso de las actividades postales y de correo.

C.28.- Trabajadores en alta en Extremadura sector transporte y almacenamiento por subactividades a finales de diciembre de cada año

Trabajadores	2021	2022	2023	2024
Transporte terrestre y por tubería	6.719	6.784	7.199	7.335
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	1.287	1.505	1.600	1.578
Actividades postales y de correos	1.413	1.605	1.679	1.930
Otros	13	18	11	3
TOTAL	9.432	9.912	10.489	10.846

Fuente: Datos TGSS facilitados por IEEEx

8.1.-Afiliación por tramo de edad y sexo

El 84% de los trabajadores del sector son hombres frente a un 16% de mujeres. Además de esta masculinización del sector, por tramos de edad el intervalo más numeroso se localiza en el tramo entre 51 y 55 años tanto en el caso de los hombres como de las mujeres. En conjunto supone un 16,1% del total. El segundo intervalo etario más voluminoso es el de 46-50 años que representa un 15,96% del total. Estos datos reflejan el envejecimiento del sector, de forma que sólo el 4% de los trabajadores del transporte y almacenamiento tienen menos de 25 años.

C.29.- Afiliados en alta en Extremadura sector transporte y almacenamiento por sexo y tramos de edad a final de diciembre 2024

Grupos de edad	Hombres	Mujeres	Total
16-20	79	11	90
21-25	476	109	585
26-30	781	171	952
31-35	1.022	241	1.263
36-40	1.295	313	1.608
41-45	1.677	351	2.028
46-50	1.940	359	2.299
51-55	1.954	361	2.315
56-60	1.752	225	1.977
61-65	946	151	1.097
66 y más	177	16	193
Total	12.099	2.308	14.407

Fuente: Datos TGSS facilitados por IEEEx

En la siguiente tabla se aprecia cómo el proceso de envejecimiento de los trabajadores del sector se produce de forma continua en los últimos cuatro años pese al incremento global de trabajadores del sector. Los trabajadores mayores de 45 años en 2021 representaban un 53,5% del total. Este porcentaje subió hasta el 54,7% en 2024.

C.30.- Evolución de Afiliados en alta en Extremadura asistencia en establecimientos residenciales por tramos de edad y sexo

Tramo de edad	2021			2022			2023			2024		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
16-20	69	8	77	60	9	69	65	6	71	79	11	90
21-25	351	74	425	398	84	482	392	109	501	476	109	585
26-30	684	149	833	677	151	828	732	171	903	781	171	952
31-35	995	210	1.205	1.040	230	1.270	1.012	221	1.233	1.022	241	1.263
36-40	1.276	254	1.530	1.251	256	1.507	1.317	286	1.603	1.295	313	1.608
41-45	1.692	309	2.001	1.693	330	2.023	1.669	352	2.021	1.677	351	2.028
46-50	1.911	314	2.225	1.939	339	2.278	1.976	338	2.314	1.940	359	2.299
51-55	1.833	262	2.095	1.875	285	2.160	1.890	322	2.212	1.954	361	2.315
56-60	1.443	200	1.643	1.575	218	1.793	1.705	235	1.940	1.752	225	1.977
61-65	764	101	865	795	113	908	880	132	1.012	946	151	1.097
66 y más	138	15	153	155	16	171	156	18	174	177	16	193
TOTAL	11.156	1.896	13.052	11.458	2.031	13.489	11.794	2.190	13.984	12.099	2.308	14.407

Fuente: Datos TGSS facilitados por IEEEx

El proceso de envejecimiento de la población trabajadora del sector se pone de manifiesto especialmente en la subactividad de transporte terrestre ya que sólo el 9,73% del total tiene menos de 30 años. Este porcentaje es del 15,85% en el caso del almacenamiento y del 15,60% en las actividades postales y de correos.

C.31.- Evolución de Afiliados en alta en Extremadura asistencia en establecimientos residenciales por tramos de edad y sexo

Grupos de edad	Transporte terrestre y por tubería	Almacenamiento y actividades anexas al transporte	Actividades postales y de correos
16-20	46	20	22
21-25	356	96	133
26-30	635	148	169
31-35	854	180	229
36-40	1.136	198	274
41-45	1.463	239	324
46-50	1.750	248	300
51-55	1.831	205	277
56-60	1.561	184	232
61-65	843	138	116
66 y más	180	9	
Total	10.655	1.665	2.076

Fuente: Datos TGSS facilitados por IEEEx

Dada la relevancia del subsector del transporte terrestre su evolución determina en gran parte la de sector. De esta forma cabe señalar que mientras que la afiliación de este subsector ha crecido entre 2021 y 2024 un 5,4%, los afiliados de entre 51 y 55 años crecieron un 8,7% y los de entre 56 y 60 aumentaron en ese mismo periodo un 22,14%.

9.- SINIESTRALIDAD LABORAL

Tanto el subsector transporte de mercancías como el de viajeros están asociados con una elevada siniestralidad como consecuencia de múltiples factores entre los que se encuentran las condiciones de trabajo (horarios, ritmo de trabajo, trabajo fuera del hogar, etc.) además de otros riesgos como la exposición a ruido y vibraciones, el trabajo con sustancias peligrosas, las posturas forzadas, los sobreesfuerzos... y los riesgos específicos relacionados con la seguridad vial. Se trata de un sector con una elevada siniestralidad y con altos porcentajes de accidentes mortales, no sólo “in itinere” sino también durante la jornada de trabajo.

En Extremadura el sector del transporte y almacenamiento registró en 2024 un repunte de la siniestralidad mortal con 5 fallecidos. Resulta significativo que el 21,7% del total de accidentes mortales ocurridos en la región en dicho año se concentre en este sector.

Específicamente en cuanto a los accidentes con baja, representan el 4,95% del total regional, estando muy por encima del peso del 3,48 % del total de personas afiliadas en la región en este sector.

C.32.- Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales declarados en Extremadura Transporte y almacenamiento

Años	En jornada de trabajo						In itinere			Totales			
	Total	Leve	Grave	Muy grave	Mortal	Total	Leve	Grave	Mortal	Accidentes con baja	Accidentes sin baja	Enfermedades con baja	Enfermedades sin baja
2021	500	484	12		4	33	32	1		533	426		
2022	486	469	14	2	1	18	18			559	402		
2023	595	584		5	1	23	23			618	397		1
2024	566	552	9		5	29	28	1		595	386		

Fuente: Junta de Extremadura

Según los datos publicados en 2020 por el Ministerio de Trabajo y Economía Social, relativos a 2019, en el sector del transporte en general, más del 60% de los accidentes con baja ocurridos se producen en el puesto de conductor (incluidos también los operarios de maquinaria móvil) y más del 80% de los ocurridos en el caso del transporte terrestre (incluido el transporte por tubería) se dan también en el grupo de conductores. A partir de estos datos se observa un mayor índice de siniestralidad en el puesto de trabajo de conductores dentro del transporte terrestre en comparación con otros puestos de trabajo también presentes en el sector.

En materia preventiva el sector se caracteriza por varios aspectos específicos que lo definen y condicionan, entre ellas el elevado número de empresas sin asalariados (autónomos) y con menos de 10 trabajadores (microempresas); la elevada edad media de los trabajadores y la masculinización del sector; pero también otros como el tipo de vinculación laboral, la condición de inmigrante de los trabajadores o las dificultades de acceso a formación de los trabajadores de este sector.

III PLAN EXTREMEÑO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2024-2030

En marzo de 2025 fue aprobado por la Junta de Extremadura, en el marco del diálogo social, el Plan Extremeño de Movilidad Sostenible (PEMS) 2030.

El objetivo principal del PEMS es garantizar una movilidad de calidad a la ciudadanía extremeña, tanto dentro de la región como fuera de la misma, que posibilite el asentamiento de la población en el territorio y que contribuya a los objetivos marcados por el Reto Demográfico.

De dicho PEMS se extrae que en Extremadura se producen de media 2.388.757 viajes diarios, lo que equivale a 2,24 viajes diarios por habitante. En los días laborables se producen más viajes (+7%) que en sábados y domingos, debido principalmente a los desplazamientos relacionados con la movilidad obligada (trabajo y estudios).

Más del 95% de los desplazamientos son internos, dentro de los límites de la región y aproximadamente el 90% son internos dentro de las propias provincias, siendo en la provincia de Badajoz en la que se producen alrededor del 60% de los desplazamientos totales de la región. La provincia de Cáceres tiene un mayor porcentaje de desplazamientos hacia el exterior, destacando los desplazamientos que se producen los fines de semana estivales hacia el resto de España.

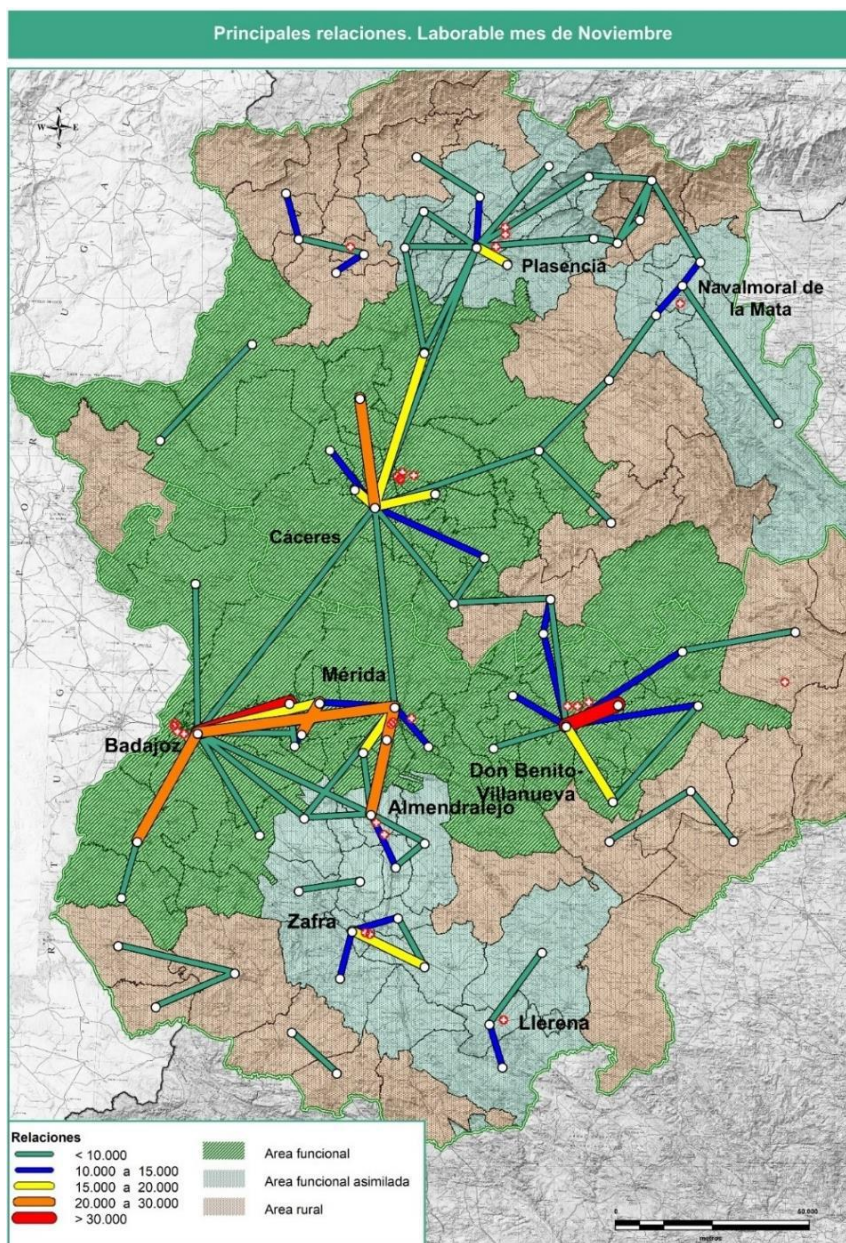
Las relaciones de movilidad más importantes, es decir, las que concentran mayor número de desplazamientos, se dan principalmente entre las localidades con mayor población y los municipios de su área de influencia

Los principales ejes de movilidad frecuente en Extremadura son el eje Don Benito - Villanueva de la Serena (≈35.000 viajes/día), los ejes Badajoz - Talavera la Real (≈30.000 viajes/día) y Badajoz - Olivenza/Valverde de Leganés (≈25.000 viajes/día), el eje Cáceres - Casar de Cáceres-Garro villas, el eje Montijo - Puebla de la Calzada (≈20.000 viajes/día) y los ejes Mérida - Calamonte, Mérida - Almendralejo y Mérida - Badajoz (≈20.000 viajes/día), concentrando estas relaciones cerca del 10% del total de los desplazamientos que se producen entre municipios extremeños en un día promedio.

Tan sólo un 5% de los desplazamientos diarios se realizan desde Extremadura con el resto de España, siendo los principales destinos las Comunidades Autónomas limítrofes (Andalucía, Castilla y León y Castilla-La Mancha). Si a estos destinos se añaden los viajes hacia Madrid, el porcentaje de movilidad externa hacia estas comunidades alcanza el 94% de los desplazamientos que se realizan desde Extremadura hacia el resto de España.

Respecto a la movilidad exterior cabe indicar que los desplazamientos diarios con Portugal suponen menos del 1%, siendo el principal eje de conexión la autovía A-5 entre Badajoz y Elvas.

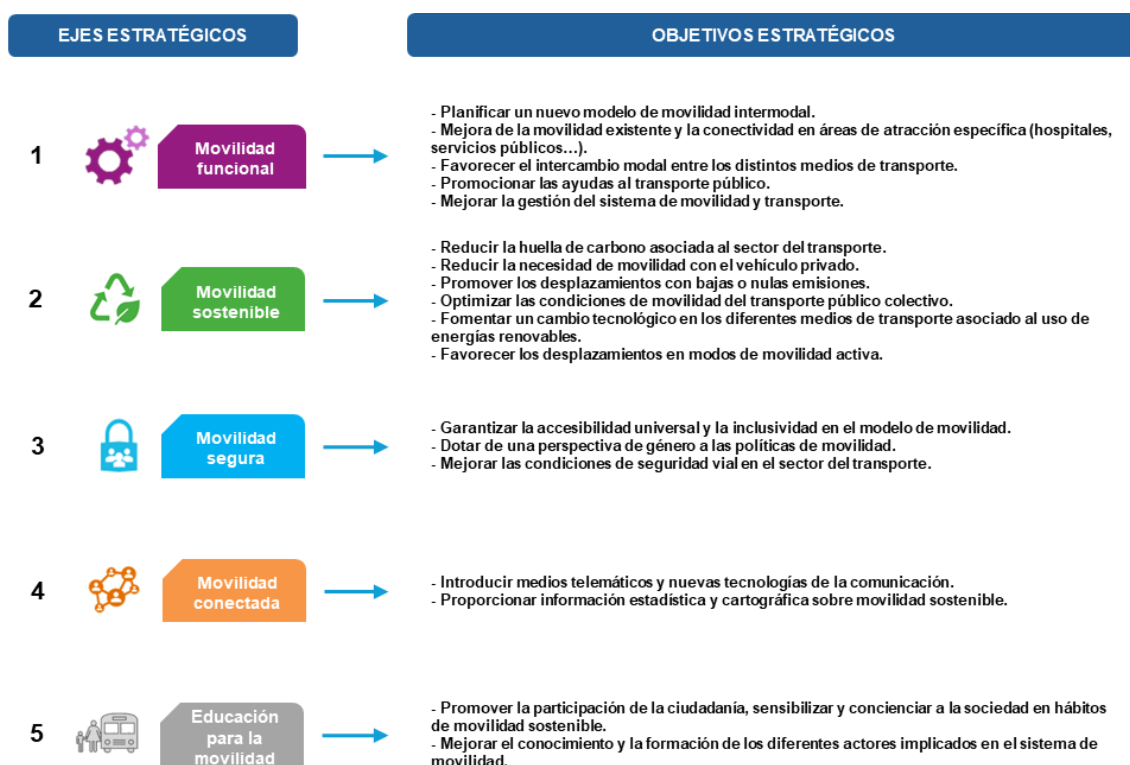
Número de viajes de ida y vuelta en los principales ejes de movilidad de Extremadura



En cuanto al reparto modal, alrededor del 60% de los desplazamientos se producen en modos motorizados de transporte, frente al 40% en modos de movilidad activa.

Dentro de los modos motorizados el uso del vehículo privado es claramente predominante, frente al poco peso del transporte público en el reparto modal.

El PEMS se estructura en cinco ejes y cada uno de ellos en una serie de objetivos estratégicos según el siguiente cuadro.



Para el cumplimiento de los objetivos estratégicos indicados para cada eje de actuación, se propone la ejecución de una serie de 13 Programas de Actuación:



Para la consecución de los objetivos planteados, el PEMS se basa en la apuesta por el transporte público y el fomento de la movilidad activa como modos de movilidad sostenibles, articulando un sistema integrado y eficiente de transporte interurbano, que facilite la movilidad accesible y sostenible tanto en las zonas de mayor movilidad

de la región, como en aquellas zonas de carácter rural que requieren de una especial atención a la vista de los objetivos previstos en materia de reto demográfico.

Asimismo, desde el PEMS se pretende fomentar la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte, promoviendo los desplazamientos con bajas o nulas emisiones, permitiendo alcanzar los objetivos marcados en la lucha contra el cambio climático.

IV ESTRATEGIA LOGISTICA DE EXTREMADURA

En febrero de 2021 la Junta de Extremadura aprobó, en el marco del diálogo social, la Estrategia Logística de Extremadura

El peso de la logística en el desarrollo de la actividad económica crece de manera exponencial y se vincula estrechamente con el desarrollo del comercio electrónico y el incremento del comercio internacional.

Es por ello que el papel de la logística en la actualidad es muy importante para el desarrollo, la consolidación y crecimiento de las empresas, de manera que optimizar su gestión incidirá directamente en la estabilidad de la cadena de suministro. En consecuencia, con la mejora de las infraestructuras terrestres (tren/carretera), la digitalización de los procesos, la minoración de la huella de carbono y la optimización de recursos que posibiliten la intermodalidad (áreas logísticas y empresariales), se posicionará estratégicamente a Extremadura en los flujos comerciales internacionales, generando valor añadido, riqueza y empleo.

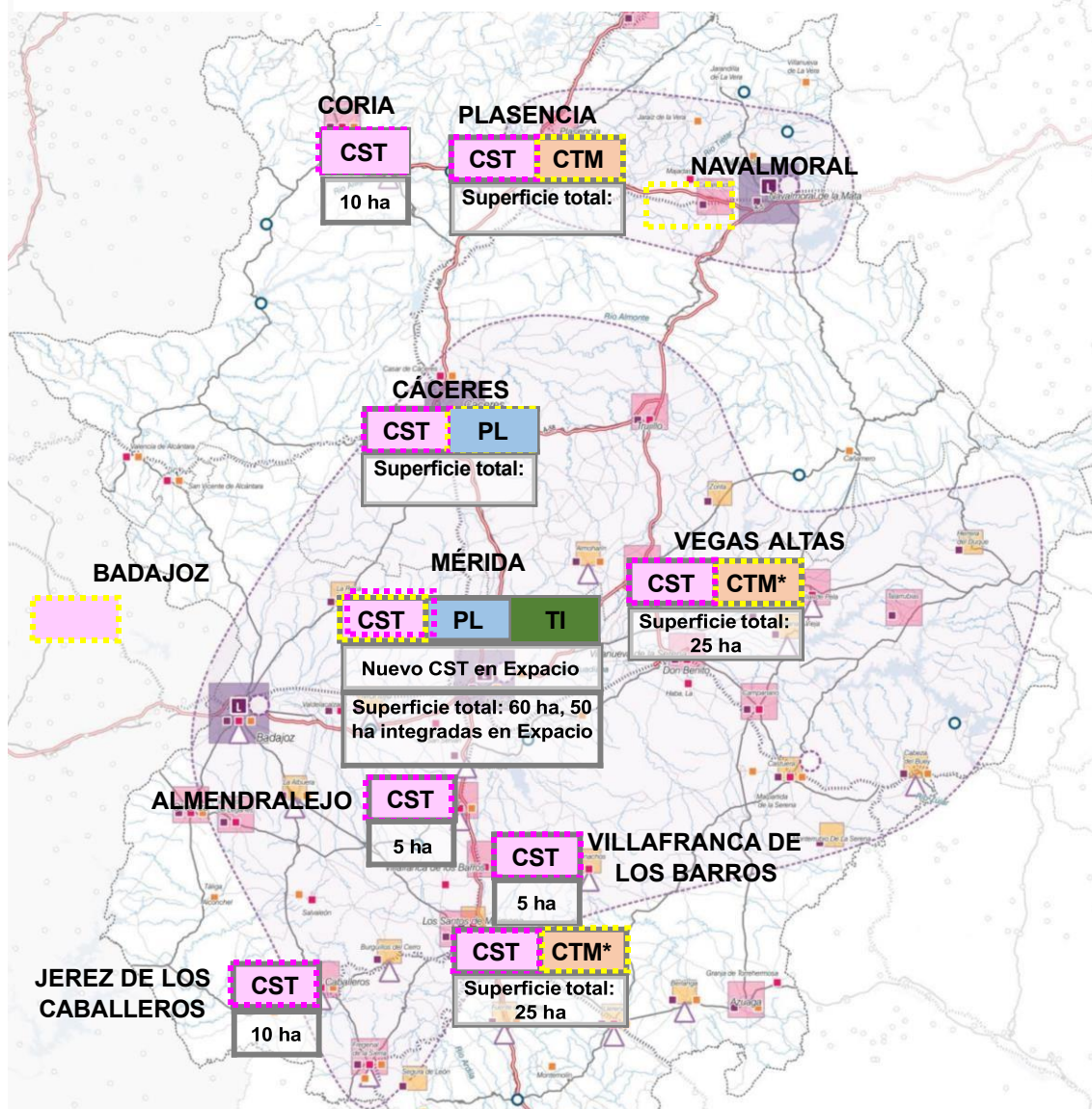
El desarrollo de las actividades contempladas en la Estrategia Logística permitiría a Extremadura la puesta en servicio de unas 410 hectáreas de suelo cualificado para actividades logísticas, impulsando con ello el desarrollo de la economía y el empleo regional.

La estrategia plantea los siguientes objetivos en el ámbito de la logística:

- a) Establecer la configuración definitiva de la Red de Áreas Logísticas (incluyendo los Centros de Servicios al Transporte) en Extremadura, jerarquizando su desarrollo.
- b) Impulsar la intermodalidad, estableciendo los corredores intermodales significativos, promoviendo así la sostenibilidad en el transporte y la logística.
- c) Proponer un modelo de gobernanza de infraestructuras logísticas en un contexto de colaboración entre entidades públicas y privadas.
- d) Avanzar en la innovación de las infraestructuras y servicios logísticos y de transporte para aumentar su eficiencia y competitividad, y por tanto la de la industria extremeña.
- e) Impulsar la capacitación y la colaboración entre operadores logísticos y de transporte, cargadores, e instituciones tecnológicas, a través del asociacionismo.

El desarrollo de la Estrategia Logística en su escenario definitivo supondría la disponibilidad de 407 hectáreas de suelo bruto cualificados para actividades logísticas, con 203,5 hectáreas de suelos netos y 1,42 millones de m² de techo edificable.

PROPUESTA DE MODELO TERRITORIAL DE ÁREAS LOGÍSTICAS DE EXTREMADURA CON HORIZONTE 2050.



La principal acción de esta Estrategia es desarrollar un Modelo Territorial – Logístico de Extremadura con el objetivo de adecuar la actual oferta de instalaciones logísticas (en servicio, en desarrollo y planificadas) a las demandas reales del sector (localización, diseño, precio del suelo y tipología de instalaciones).

Para ello se establece el desarrollo de la Plataforma Logística del Suroeste Europeo como área logística intermodal prioritaria y de mayor importancia de Extremadura, completar el desarrollo del nodo logístico de ExpacioMérida hasta las 207 hectáreas programadas y de ExpacioNavalmoral hasta las 336 hectáreas programadas.

impulsar el desarrollo de las nuevas Áreas Logísticas previstas en las zonas de Zafra, Vegas Altas y el norte de Cáceres (Plasencia y Coria), mejorar la existente Red Extremeña de Centros de Servicio al Transporte y estudiar la necesidad de instalaciones específicas para Mercancías Peligrosas.

La estrategia persigue potenciar los flujos ferroportuarios entre Extremadura y los puertos de la zona sur y oeste de la Península Ibérica (Huelva, Cádiz, Sevilla, Algeciras, Sines, Lisboa y Setúbal) más Valencia. Además, pretende impulsar el transporte intermodal terrestre – marítimo, y más específicamente ferrocarril – marítimo.

Asimismo, la estrategia incluye una acción denominada Programas Formativos de Profesionales y Operadores en el Transporte y la Logística que persigue promover la formación de profesionales cualificados, en diferentes niveles (formación profesional, técnicos en intermodalidad, técnicos en comercio exterior, técnicos en TIC's, directivos...), y la inserción laboral de estos profesionales. Entre las medidas contempladas en esta acción se incluyen:

1. Ayudar a profesionalizar las empresas en materias relacionadas con la cadena de suministro, su logística, el transporte intermodal y el comercio exterior. Facilitar la incorporación a las empresas extremeñas de profesionales especializados en estas materias. Para ello se acuerda inclusión de medidas específicas de estímulo en las políticas activas de empleo y/o de promoción empresarial que sean de competencia regional.
2. Integrar formación específica en materia de transporte y logística en los Programas de Formación de Extremadura
3. Impulsar la colaboración con los organismos sectoriales, asociaciones empresariales, universidades y otras entidades, en el diseño de programas formativos en materia de transporte y logística.
4. Fomentar la colaboración entre gestores formativos y el sector empresarial logístico y de transporte.
5. Fomentar la igualdad de oportunidades en la contratación en este sector, incluyendo medidas específicas tanto en los programas formativos, en las prácticas, y en la contratación.

V OFERTA DE FP EN EXTREMADURA SOBRE EL SECTOR DEL TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO

Las cualificaciones profesionales, que regulan la oferta de FP se agrupan por Familias Profesionales. En la de Comercio y Marketing y en la de Transporte y Mantenimiento de vehículos se ordenan las cualificaciones representativas de la actividad de asistencia en establecimientos residenciales. La oferta de FP en esta familia en Extremadura está formada por los cursos que dan lugar a los Títulos y a los Certificados de Profesionalidad existentes en la actualidad en la misma y que se detallan a continuación:

COMERCIO Y MARKETING

Grado Medio:

(COM2-1) Actividades Comerciales

BADAJOS - I.E.S. MAESTRO DOMINGO CÁCERES - 1º
 BADAJOS - I.E.S. MAESTRO DOMINGO CÁCERES - 2º
 JEREZ DE LOS CABALLEROS - I.E.S. RAMON CARANDE - 1º
 JEREZ DE LOS CABALLEROS - I.E.S. RAMON CARANDE - 2º
 LLERENA - I.E.S. DE LLERENA - 1º
 LLERENA - I.E.S. DE LLERENA - 2º
 MÉRIDA - I.E.S. ALBARREGAS - 1º
 MÉRIDA - I.E.S. ALBARREGAS - 2º
 PUEBLA DE LA CALZADA - I.E.S. ENRIQUE DIEZ -CANEDO - 1º
 PUEBLA DE LA CALZADA - I.E.S. ENRIQUE DIEZ -CANEDO - 2º
 LOS SANTOS DE MAIMONA - I.E.S. DR. FERNÁNDEZ SANTANA - 1º
 LOS SANTOS DE MAIMONA - I.E.S. DR. FERNÁNDEZ SANTANA - 2º
 VILLANUEVA DE LA SERENA - I.E.S. PEDRO DE VALDIVIA - 1º
 VILLANUEVA DE LA SERENA - I.E.S. PEDRO DE VALDIVIA - 2º
 CÁCERES - I.E.S. ÁGORA - 1º CÁCERES - I.E.S. ÁGORA - 2º
 JARAÍZ DE LA VERA - I.E.S. MAESTRO GONZALO KORREAS - 1º
 JARAÍZ DE LA VERA - I.E.S. MAESTRO GONZALO KORREAS - 2º
 NAVALMORAL DE LA MATA - I.E.S. ZURBARÁN - 1º
 NAVALMORAL DE LA MATA - I.E.S. ZURBARÁN - 2º

Grado Superior:

(COM3-1) Comercio Internacional

MÉRIDA - I.E.S. ALBARREGAS - 1º
 MÉRIDA - I.E.S. ALBARREGAS - 2º
 NAVALMORAL DE LA MATA - I.E.S. ZURBARÁN - 1º
 NAVALMORAL DE LA MATA - I.E.S. ZURBARÁN - 2º

(COM3-2) Gestión de Ventas y Espacios Comerciales

BADAJOS - I.E.S. MAESTRO DOMINGO CÁCERES - 1º
 BADAJOS - I.E.S. MAESTRO DOMINGO CÁCERES - 2º

VILLANUEVA DE LA SERENA - I.E.S. PEDRO DE VALDIVIA - 1º
VILLANUEVA DE LA SERENA - I.E.S. PEDRO DE VALDIVIA - 2º
CÁCERES - I.E.S. ÁGORA - 1º
CÁCERES - I.E.S. ÁGORA - 2º

(COM3-3) Transporte y Logística

BADAJOS - I.E.S. MAESTRO DOMINGO CÁCERES - 1º
BADAJOS - I.E.S. MAESTRO DOMINGO CÁCERES - 2º

Grado Superior:

(COM3-3) Transporte y Logística

MÉRIDA - I.E.S. ALBARREGAS - 1º
MÉRIDA - I.E.S. ALBARREGAS - 2º
NAVALMORAL DE LA MATA - I.E.S. ZURBARÁN - 1º
NAVALMORAL DE LA MATA - I.E.S. ZURBARÁN - 2º

(COM3-5) Marketing y Publicidad

JEREZ DE LOS CABALLEROS - I.E.S. RAMON CARANDE - 1º
JEREZ DE LOS CABALLEROS - I.E.S. RAMON CARANDE - 2º
CÁCERES - I.E.S. ÁGORA - 1º
CÁCERES - I.E.S. ÁGORA - 2º

TRANSPORTE Y MANTENIMIENTO DE VEHICULOS

C.P.N.1:

(TMVL0109) Operaciones auxiliares de mantenimiento de carrocerías de vehículos

CORIA - I.E.S. ALAGÓN - 1º

C.P.N.2:

(TMVG0210) Mantenimiento de sistemas de rodaje y transmisión de maquinaria agrícola, de industrias extractivas

VILLAFRANCA DE LOS BARROS - I.E.S. MELÉNDEZ VALDÉS - 1º

(TMVG0310) Mantenimiento del motor y de los sistemas eléctricos, de seguridad y confortabilidad de maquinaria

VILLAFRANCA DE LOS BARROS - I.E.S. MELÉNDEZ VALDÉS - 1º

(TMVL0209) Mantenimiento de elementos no estructurales de carrocerías de vehículos

BADAJOS - I.E.S. SAN JOSÉ - Centro acreditado en Calidad - 1º

(TMVL0509) Pintura de vehículos

BADAJOS - I.E.S. SAN JOSÉ - Centro acreditado en Calidad - 1º
CÁCERES - I.E.S. JAVIER GARCÍA TÉLLEZ - 1º

C.P.N.3:

(TMVG0110) Planificación y control del área de electromecánica
CORIA - I.E.S. ALAGÓN - 1ºC

Curso de Especialización:

(TMV3-42) Mantenimiento y seguridad en sistemas de vehículos híbridos y eléctricos

BADAJOS - I.E.S. SAN JOSÉ - Centro acreditado en Calidad - 1ºC
CÁCERES - I.E.S. JAVIER GARCÍA TÉLLEZ - 1ºC

Grado Básico:

(TMV1-20) Mantenimiento de vehículos

CASTUERA - I.E.S. DE CASTUERA - 1ºC
CASTUERA - I.E.S. DE CASTUERA - 2ºC
JEREZ DE LOS CABALLEROS - I.E.S. EL POMAR - 1ºC
JEREZ DE LOS CABALLEROS - I.E.S. EL POMAR - 2ºC
LLERENA - I.E.S. DE LLERENA - 1ºC
LLERENA - I.E.S. DE LLERENA - 2ºC
SANTA AMALIA - I.E.S.O. SIERRA LA MESTA - 1ºC
SANTA AMALIA - I.E.S.O. SIERRA LA MESTA - 2ºC
VILLAFRANCA DE LOS BARROS - I.E.S. MELÉNDEZ VALDÉS - 1ºC
VILLAFRANCA DE LOS BARROS - I.E.S. MELÉNDEZ VALDÉS - 1ºC
VILLAFRANCA DE LOS BARROS - I.E.S. MELÉNDEZ VALDÉS - 2ºC
VILLAFRANCA DE LOS BARROS - I.E.S. MELÉNDEZ VALDÉS - 2ºC
VILLANUEVA DE LA SERENA - I.E.S. SAN JOSÉ - 1ºC
VILLANUEVA DE LA SERENA - I.E.S. SAN JOSÉ - 2ºC
CÁCERES - I.E.S. JAVIER GARCÍA TÉLLEZ - 1ºC
CÁCERES - I.E.S. JAVIER GARCÍA TÉLLEZ - 2ºC
CORIA - I.E.S. ALAGÓN - 1ºC
CORIA - I.E.S. ALAGÓN - 2ºC
JARAÍZ DE LA VERA - I.E.S. MAESTRO GONZALO KORREAS - 1ºC
JARAÍZ DE LA VERA - I.E.S. MAESTRO GONZALO KORREAS - 2ºC
PLASENCIA - I.E.S. VIRGEN DEL PUERTO - 1ºC
PLASENCIA - I.E.S. VIRGEN DEL PUERTO - 2ºC
VALENCIA DE ALCÁNTARA - I.E.S. LOUSTAU-VALVERDE - 1ºC
VALENCIA DE ALCÁNTARA - I.E.S. LOUSTAU-VALVERDE - 2ºC

Grado Medio:

(TMV2-1) Carrocería

BADAJOS - I.E.S. SAN JOSÉ - Centro acreditado en Calidad - 1ºC
BADAJOS - I.E.S. SAN JOSÉ - Centro acreditado en Calidad - 2ºC
CASTUERA - I.E.S. DE CASTUERA - 1ºC
CASTUERA - I.E.S. DE CASTUERA - 2ºC

Grado Medio:

(TMV2-1) Carrocería

JEREZ DE LOS CABALLEROS - I.E.S. EL POMAR - 1ºC
 JEREZ DE LOS CABALLEROS - I.E.S. EL POMAR - 2ºC
 MÉRIDA - I.E.S. EMÉRITA AUGUSTA - Centro acreditado en Calidad - 1ºC
 MÉRIDA - I.E.S. EMÉRITA AUGUSTA - Centro acreditado en Calidad - 2ºC
 VILLAFRANCA DE LOS BARROS - I.E.S. MELÉNDEZ VALDÉS - 1ºC
 VILLAFRANCA DE LOS BARROS - I.E.S. MELÉNDEZ VALDÉS - 2ºC
 VILLANUEVA DE LA SERENA - I.E.S. SAN JOSÉ - 1ºC
 VILLANUEVA DE LA SERENA - I.E.S. SAN JOSÉ - 2ºC
 CÁCERES - I.E.S. JAVIER GARCÍA TÉLLEZ - 1ºC
 CÁCERES - I.E.S. JAVIER GARCÍA TÉLLEZ - 2ºC

(TMV2-2) Electromecánica de Vehículos Automóviles

BADAJOS - COL VIRGEN DE GUADALUPE - 1ºC
 BADAJOS - COL VIRGEN DE GUADALUPE - 2ºC
 BADAJOS - I.E.S. SAN JOSÉ - Centro acreditado en Calidad - 1ºC
 BADAJOS - I.E.S. SAN JOSÉ - Centro acreditado en Calidad - 2ºC
 JEREZ DE LOS CABALLEROS - I.E.S. EL POMAR - 1ºC
 JEREZ DE LOS CABALLEROS - I.E.S. EL POMAR - 2ºC
 LLERENA - I.E.S. DE LLERENA - 1ºC
 LLERENA - I.E.S. DE LLERENA - 2ºC
 MÉRIDA - I.E.S. EMÉRITA AUGUSTA - Centro acreditado en Calidad - 1ºC
 MÉRIDA - I.E.S. EMÉRITA AUGUSTA - Centro acreditado en Calidad - 2ºC
 VILLAFRANCA DE LOS BARROS - I.E.S. MELÉNDEZ VALDÉS - 1ºC
 VILLAFRANCA DE LOS BARROS - I.E.S. MELÉNDEZ VALDÉS - 2ºC
 VILLANUEVA DE LA SERENA - I.E.S. SAN JOSÉ - 1ºC
 VILLANUEVA DE LA SERENA - I.E.S. SAN JOSÉ - 2ºC
 CÁCERES - I.E.S. JAVIER GARCÍA TÉLLEZ - 1ºC
 CÁCERES - I.E.S. JAVIER GARCÍA TÉLLEZ - 2ºC
 CORIA - I.E.S. ALAGÓN - 1ºC
 CORIA - I.E.S. ALAGÓN - 2ºC
 JARAÍZ DE LA VERA - I.E.S. MAESTRO GONZALO KORREAS - 1ºC
 JARAÍZ DE LA VERA - I.E.S. MAESTRO GONZALO KORREAS - 2ºC
 PLASENCIA - I.E.S. VIRGEN DEL PUERTO - 1ºC
 PLASENCIA - I.E.S. VIRGEN DEL PUERTO - 1ºC
 PLASENCIA - I.E.S. VIRGEN DEL PUERTO - 2ºC
 PLASENCIA - I.E.S. VIRGEN DEL PUERTO - 2ºC
 VALENCIA DE ALCÁNTARA - I.E.S. LOUSTAU-VALVERDE - 1ºC
 VALENCIA DE ALCÁNTARA - I.E.S. LOUSTAU-VALVERDE - 2ºC

(TMV2-3) Electromecánica de Maquinaria

LLERENA - I.E.S. DE LLERENA - 1ºC
 VILLANUEVA DE LA SERENA - I.E.S. SAN JOSÉ - 1ºC
 VILLANUEVA DE LA SERENA - I.E.S. SAN JOSÉ - 2ºC
 CORIA - I.E.S. ALAGÓN - 1ºC

Grado Superior:

(TMV3-1) Automoción

BADAJOS - I.E.S. SAN JOSÉ - Centro acreditado en Calidad - 1ºC
BADAJOS - I.E.S. SAN JOSÉ - Centro acreditado en Calidad - 1ºC
BADAJOS - I.E.S. SAN JOSÉ - Centro acreditado en Calidad - 2ºC
BADAJOS - I.E.S. SAN JOSÉ - Centro acreditado en Calidad - 2ºC
JEREZ DE LOS CABALLEROS - I.E.S. EL POMAR - 1ºC
MÉRIDA - I.E.S. EMÉRITA AUGUSTA - Centro acreditado en Calidad - 1ºC
MÉRIDA - I.E.S. EMÉRITA AUGUSTA - Centro acreditado en Calidad - 2ºC
VILLAFRANCA DE LOS BARROS - I.E.S. MELÉNDEZ VALDÉS - 1ºC
VILLAFRANCA DE LOS BARROS - I.E.S. MELÉNDEZ VALDÉS - 1ºC
VILLAFRANCA DE LOS BARROS - I.E.S. MELÉNDEZ VALDÉS - 2ºC
VILLAFRANCA DE LOS BARROS - I.E.S. MELÉNDEZ VALDÉS - 2ºC
VILLANUEVA DE LA SERENA - I.E.S. SAN JOSÉ - 1ºC
VILLANUEVA DE LA SERENA - I.E.S. SAN JOSÉ - 2ºC
CÁCERES - I.E.S. JAVIER GARCÍA TÉLLEZ - 1ºC
CÁCERES - I.E.S. JAVIER GARCÍA TÉLLEZ - 2ºC
VALENCIA DE ALCÁNTARA - I.E.S. LOUSTAU-VALVERDE - 1ºC
VALENCIA DE ALCÁNTARA - I.E.S. LOUSTAU-VALVERDE - 2ºC

VI APROXIMACIÓN ESTADÍSTICA ESPECÍFICA DEL SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO

1.- Parque de Vehículos

El Anuario Estadístico General de la Dirección General de Tráfico de 2024 recoge el parque de vehículos y su tipología. El total de vehículos en Extremadura representa el 2,5% del parque de vehículos de España, lo que supone la posición 13 dentro del conjunto de las CCAA. En Extremadura hay 843 vehículo por habitante, la segunda ratio más elevada en España tras Baleares.

C.33.- Evolución del parque de vehículos por tipología en Extremadura

Tipo de vehículos	2024	2021	Diferencia absoluta	% variación
Camiones	67.777	67.383	394	+0,58
Furgonetas	76.325	72.649	3.676	+5,06
Autobuses	1.363	1.405	-42	-2,99
Turismos	628.173	619.287	8.886	+1,43
Motocicletas	72.681	63.615	9.066	+14,25
Tractores Industriales	6.566	6.004	562	+9,36
Remolques y Semirremolques	16.645	14.909	1.736	+11,64
Otros vehículos	19.413	17.216	2.197	+12,76
Total	888.943	862.468	26.475	+3,07

Fuente: Anuario General 2024 y 2021 Dirección General de Tráfico.

Específicamente los camiones en Extremadura suponen el 2,75% del total nacional, las furgonetas el 2,78% y los autobuses el 2,02%. En el periodo 2021/2024 sólo ha crecido por encima de la media regional el parque de furgonetas (+5,06%) mientras que baja en casi un 3% el parque de autobuses y los camiones apenas varía (+0,58%).

En el caso de los camiones se aprecia que el 82,43% de los matriculados en 2024 en Extremadura son de menos de 1.500 Kg, seguido por un 5,04% de más de 9.999 Kg. En la comparativa entre 2021 y 2024 se aprecia un significativo incremento cualitativo en los camiones de entre 1 y 1,5 toneladas que crecen un 5,55% mientras que los camiones de más de 10 toneladas crecen un 4,95%.

C.34.- Evolución del parque de camiones en Extremadura

Tipo de camiones	2024	2021	Diferencia absoluta	% variación
Hasta 999 Kg	44.329	44.801	-472	-1,05
De 1.000 a 1.499 Kg	11.539	10.932	+607	+5,55
De 1.500 a 2.999 Kg	2.778	2.794	-29	-1,04
De 3.000 a 4.999 Kg	2.335	2.343	-8	-0,34
De 5.000 a 6.999 Kg	1.414	1.361	+53	+3,89
De 7.000 a 9.999 Kg	1.971	1.877	+94	+5,01
Más de 9.999 Kg	3.416	3.255	+161	+4,95
Total	67.777	67.383	+394	+5,85

Fuente: Anuario General 2024 y 2021 Dirección General de Tráfico.

Con respecto a los autobuses uno de cada dos tiene más de 50 plazas, siendo esta categoría la única que crece en el periodo 2021/2024. El resto de tipos de autobuses registra una evolución negativa.

C.35.- Evolución del parque de autobuses en Extremadura

Autobuses según plazas	2024	2021	Diferencia absoluta	% variación
Hasta 20	232	262	-30	-11,45
De 21 a 35	301	315	-14	-4,44
De 36 a 50	147	155	-8	-5,16
Más de 50	683	673	+10	+1,49
Total	1.363	1.405	-42	-2,99

Fuente: Anuario General 2024 y 2021 Dirección General de Tráfico.

En cuanto a la evolución de las autorizaciones para conducir según la tipología de los carnets en Extremadura destaca que en la de conductores para camiones (C) en 2024 se ha interrumpido la senda bajista que se venía registrando. En cuando a los conductores de autobuses se aprecia una tendencia creciente de carnets desde 2022.

C.36.- Autorizaciones para conducir expedidas en Extremadura por clase

	C Camión de más 3.500 Kg	C1 Vehículos entre 3.500 y 7.500 Kg	D Autobús de más de 17 asientos	D1 Minibús de entre 9 y 17 asientos
2021	1.115	58	133	7
2022	1.019	58	121	15
2023	960	60	170	13
2024	1.038	77	228	34

Fuente: Anuario General 2021,2022,2023 y 2024 Dirección General de Tráfico.

2.- Caracterización estadística del Transporte de Viajeros

Se acude a diversas fuentes. Partiendo de la información suministrada por la Dirección General de Transporte por carretera y ferrocarril del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en el Observatorio del transporte de viajeros por carretera 2024. Oferta y demanda los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en públicos y privados:

✓ Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

✓ Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

Por su parte los tipos de autorización para el transporte de viajeros en autobús son:

- ✓ VD.- Viajeros Discrecional.
- ✓ VR.- Viajeros Regular.
- ✓ VPC.- Viajeros Privado Complementario.

Y los tipos de autorización para el transporte de viajeros en turismo son:

- ✓ VT.- Servicio Público en Turismo.
- ✓ VTC.- Alquiler con Conductor.

En Extremadura, a 1 de enero de 2025, estaban autorizados con carácter nacional 1.073 autobuses de los cuales 1.047 eran de servicio público discrecional en 106 empresas y 26 de servicio privado (VPC) en 10 empresas. El número medio de autobuses autorizados por empresa en servicio público es de 9,88 y de 2,60 en servicio público.

La evolución en los últimos años muestra una senda irregular con más variaciones en el volumen de autobuses de servicio público.

C.37.- Autorizaciones para conducir autobuses expedidas en Extremadura

	Total	Servicio público	Servicio privado
01/01/2021	1.067	1.042	25
01/01/2022	1.086	1.057	29
01/01/2023	1.051	1.026	25
01/01/2024	1.089	1.063	26
01/01/2025	1.073	1.047	26

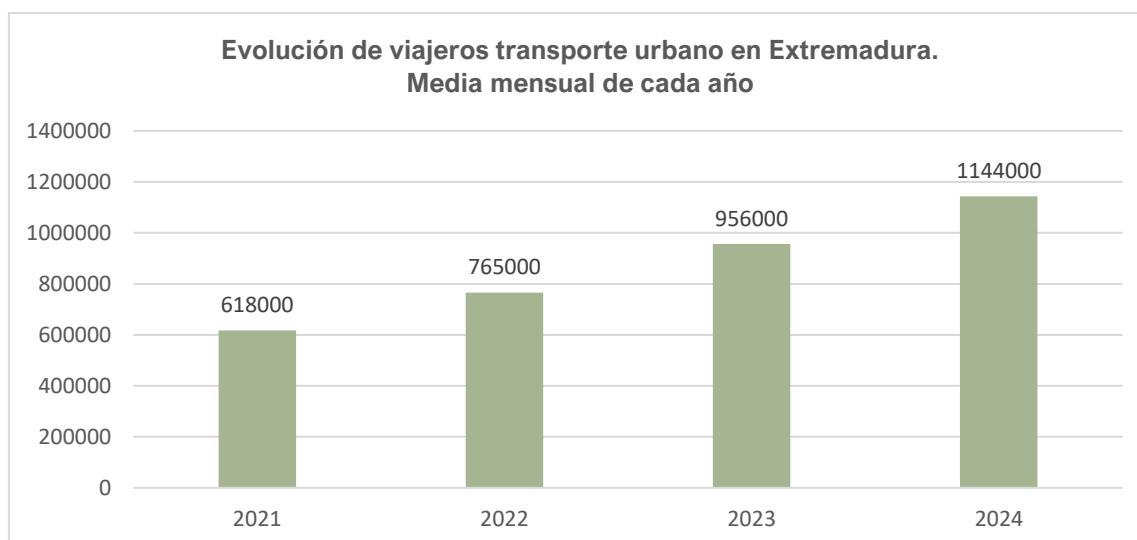
Fuente: Observatorio del transporte de viajeros por carretera. Oferta y Demanda 2025

Las autorizaciones de servicio público en turismo (VT) y las de alquiler con conductor (VTC) se expiden a un vehículo concreto. A 1 de enero de 2025 estaban autorizados 862 VT, y 209 VTC que representaban el 1,4% y el 1% del total nacional, respectivamente.

En comparación con 2021 el servicio público en turismo MVT ha bajado en un 6,3% (-58) mientras que el alquiler de vehículos con conductor ha crecido un 8,85% (+17).

La última estadística disponible sobre transporte en las líneas regulares de viajeros por carretera de competencia de la Comunidad Autónoma de Extremadura correspondientes al ejercicio 2022 indicaba un volumen de 1.267.660 viajeros.

La estadística de transporte urbano por autobús en Extremadura referida a 2024 indica una media mensual de 1.144.000 viajeros, lo que supone un incremento del 85,11% en el periodo 2021/2014 en el que se registra una tendencia creciente y continuada en el número de usuarios que puede estar relacionada con diversas bonificaciones a la movilidad en transporte urbano y a través de los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera, en aquellas desplazamientos que tengan su origen y destino en la Comunidad Autónoma de Extremadura.



Fuente: INE. Estadística de transporte de viajeros

Según el Observatorio Sectorial DBK el valor del mercado español de transporte de viajeros por carretera mantuvo en 2024 su tendencia alcista, aunque con cierta moderación respecto al año anterior, al crecer alrededor del 10% en 2024, tras el 14,8% registrado en 2023. Esta evolución permitió que la facturación sectorial se situara en unos 3.850 millones de euros.

El segmento de regular de uso general, el de mayor peso en el mercado, experimentó en 2023 un aumento del 18,7%, situándose en 2.315 millones de euros. Las políticas de bonificación y gratuidad implantadas por las Administraciones públicas sirvieron de impulso para el crecimiento de la demanda en este segmento. Un total de 787 millones de personas utilizaron el servicio de transporte regular de uso general en 2023, superando por primera vez el nivel anterior a la crisis sanitaria. Los servicios de media y larga distancia registraron una mejor evolución, con tasas de variación superiores al 20%.

La facturación en el segmento de transporte discrecional presentó un crecimiento del 18,9%, hasta los 535 millones de euros en 2023. Este incremento se relaciona con la reactivación de las actividades turísticas y la realización de eventos, lo que permitió que se superaran los 180 millones de viajeros.

Los ingresos precedentes de la prestación de servicios de transporte regular de uso especial se mantuvieron estancados en este ejercicio de 2023, siendo reseñable el negativo comportamiento del número de pasajeros, tanto en el ámbito escolar como en el laboral.

El número de empresas autorizadas en el sector del transporte de viajeros por carretera se situó en 2.828 a comienzos de 2024, lo que supone una disminución acumulada superior al 10% en dos años y la pérdida de más de un millar de operadores en los últimos quince.

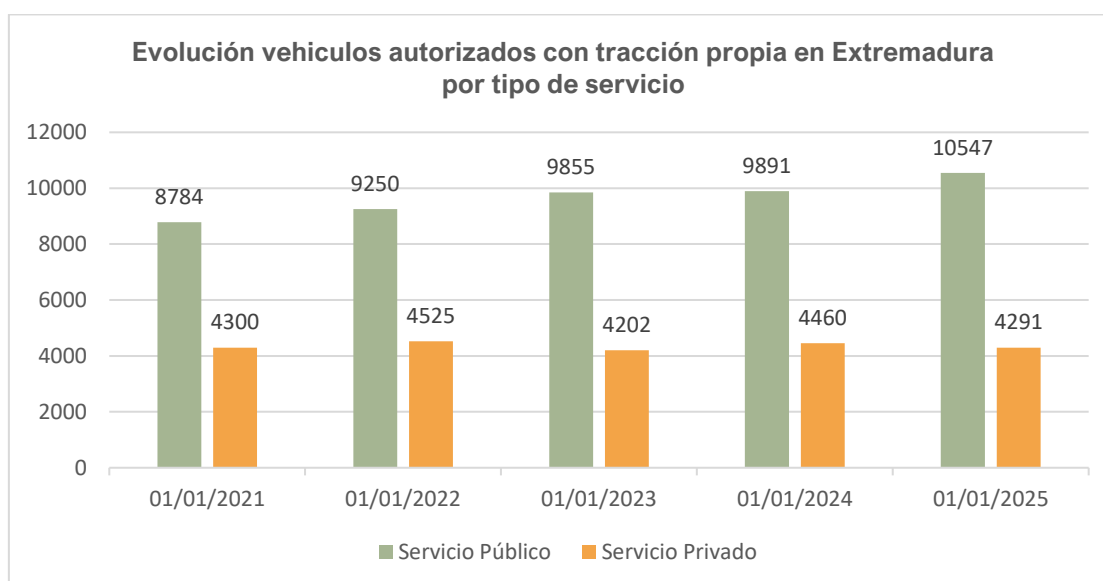
Esta tendencia de concentración de la oferta se refleja también en el hecho de que en dicha fecha cerca del 20% de las empresas contaban con más de 20 vehículos. Este porcentaje aumentó en más de tres puntos respecto al de 2023, en detrimento de las compañías con cinco o menos vehículos.

3.- Caracterización estadística del Transporte de mercancías por carretera

Según el Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera. Oferta y Demanda a 1 de enero de 2025 en Extremadura se registraban 10.547 vehículos autorizados de transporte de mercancías con autorización de ámbito nacional de servicio público, lo que suponía el 2,6% del total nacional. De ellos 7.959 eran vehículos pesados y 2.588 vehículos ligeros. A ello se unen 4.291 vehículos autorizados de servicio privado, el 3,6% del total nacional.

El número de empresas con vehículos autorizados con tracción propia era de 2.589 empresas en servicio público y 2.158 en servicio privado

La evolución en el último quinquenio es alcista en el caso de los vehículos autorizados de servicio público que han crecido un 20% en este periodo, mientras que la senda de los vehículos autorizados de servicio privado es irregular, aunque en la comparativa del periodo muestra un cierto estancamiento.



Fuente: Observatorio del Transporte de Mercancías por carretera. Oferta y Demanda. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

La edad media de los vehículos autorizados con tracción propia en Extremadura es de media más alta que la nacional, en especial en los vehículos de servicio privado.

C.38.- Edad media de los vehículos autorizados por tipo de servicio

	Servicio Público			Servicio Privado		
	Vehículos Pesados		Vehículos ligeros	Vehículos Pesados		Vehículos ligeros
	Rígido	Tractor		Rígido	Tractor	
Extremadura	16,9	8,1	11,7	20,1	16,4	20,2
España	15	8,1	9,8	16,1	14,7	17

Fuente: Observatorio del Transporte de Mercancías por carretera. Oferta y Demanda. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

La capacidad de carga media en Kg de los vehículos autorizados a comienzos de 2025 se muestra en el siguiente cuadro. En el servicio público la carga de los vehículos autorizados en Extremadura es mayor que la nacional. También es el caso de los vehículos ligeros, pero es menor en el caso de los vehículos pesados rígidos.

C.39.- Capacidad de carga media en Kg de los vehículos autorizados

	Servicio Público		Servicio Privado	
	Vehículos pesados	Vehículos ligeros	Vehículos pesados	Vehículos ligeros
	Rígidos	Ligeros	Rígidos	Ligeros
Extremadura	11.008	1.620	9.505	2.926
España	10.538	1.495	9.495	2.742

Fuente: Observatorio del Transporte de Mercancías por carretera. Oferta y Demanda. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En cuanto a las toneladas transportadas según tipo de desplazamiento por comunidades autónomas en 2023 se registra un déficit de 2.333 miles de toneladas frente a un superávit de 8.552 miles de toneladas a nivel nacional.

C.40.- Mercancías transportadas según tipo de desplazamiento.2023

Extremadura	Mercancías Expedidas (miles de toneladas)				
	Transporte intramunicipal	Transporte inter-municipal interregional	Transporte interregional	Transporte internacional	TOTAL
	8.677	21.640	7.666	1.012	38.996
	Mercancías Recibidas (miles de toneladas)				
	Transporte intramunicipal	Transporte inter-municipal interregional	Transporte interregional	Transporte internacional	TOTAL
	8.677	21.640	10.079	933	41.329

Fuente: Observatorio del Transporte de Mercancías por carretera. Oferta y Demanda. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

La Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera indica que el principal volumen de mercancías transportadas con origen en la región es dentro de la propia región. Con respecto a las restantes regiones, las principales regiones de destino son Andalucía, Madrid, y Castilla-La Mancha.

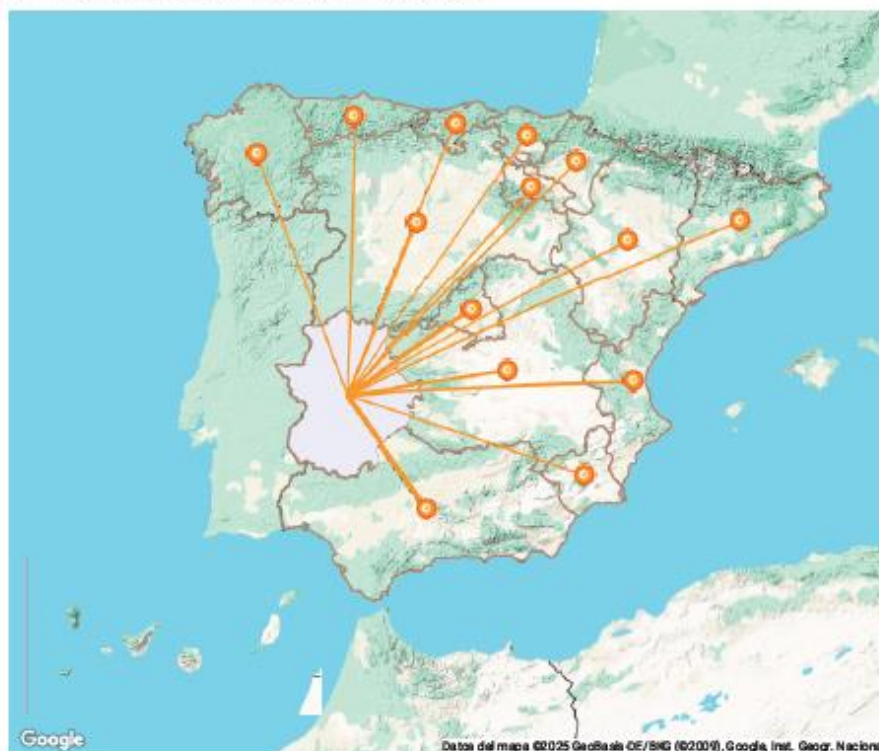
C.40.-Transporte interior de mercancías por carretera de vehículos españoles (toneladas). Relaciones Extremadura como comunidad de destino y comunidad autónoma de destino

Comunidad de destino	Transporte de mercancía (toneladas)
Andalucía	2.524,78
Aragón	179,51
Asturias	32,61
Cantabria	29,06
Castilla-La Mancha	1.241,89

Castilla y León	622,29
Cataluña	309,30
Valencia	600,29
Extremadura	30.317,31
Galicia	95,71
Madrid	1.497,27
Murcia	155,37
Navarra	51,02
País Vasco	295,83
La Rioja	30,84

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera. Dirección General de Programación Económica y Presupuestos. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Transporte de mercancías por carretera (miles de toneladas) entre comunidades autónomas por comunidad autónoma de origen



Por su parte, la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda de la Junta de Extremadura publica en abril de 2025 un “Estudio de aproximación al volumen y cálculos estimativos en los modos de transporte de la mercancía interregional de Extremadura” con base en datos de 2022 basado en una exploración de la Base de Datos C-Intereg y del Instituto de Estadística de Extremadura.

Según se indica en este estudio, la Comunidad Autónoma de Extremadura, durante el año 2022, sumando el comercio intra e interregional, desarrolló un volumen de compra por valor de más de 15,8 Mil M€. Este volumen se refleja en un movimiento de mercancías que raya los 25,0 M de toneladas, precisando para la movilidad de las propias 996 Mil camiones/año, lo que se transforma en un movimiento por el territorio regional de 3,9 Mil camiones/día.

Las cuatro regiones que mayor volumen concentran en el origen de la mercancía para Extremadura son Andalucía, Castilla y León, Castilla-La Mancha y Madrid, la suma de estas suponen el 51,8% total del volumen de facturación, superando los 8,2 Mil M€. Siendo el montante de toneladas del 30,0%, lo que equivale a más de 7,4 M€. Si a ello se suma la que la comunidad extremeña compra dentro de su propio territorio, el volumen asciende al 92,0%, siendo más de 14,5 Mil M€, y del 94,0% en la vertiente de las toneladas, algo más de 23,5 M.

Por su parte, Extremadura, en el año 2022, desarrolló unas ventas de más de 15,6 Mil M€, lo que supuso un montante de mercancías de más de 21,8 M de toneladas. En la transformación en modos de transporte, esta cantidad representa un volumen de movilidad de casi 875,4 Mil camiones/año, lo que supone un trasiego por el territorio regional superior a los 3,4 Mil camiones/día.

Las cuatro regiones que mayor volumen concentran en el destino de la mercancía de Extremadura son Andalucía, Castilla-La Mancha, Castilla y León y la Comunidad de Madrid. La suma de estas supone el 52,7% del total de la facturación, superando los 8,2 Mil M€, desarrollando porcentualmente un montante en toneladas bastante inferior al que representa la facturación, tan sólo el 19,6%, lo que equivale a casi 3,3 M.

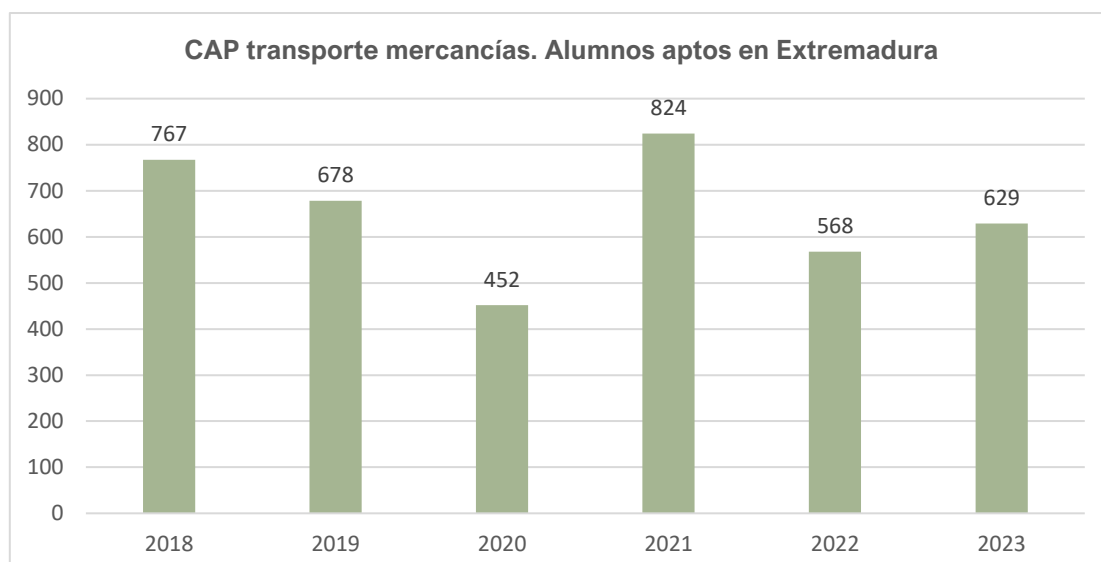
En el ámbito de la formación el número total de alumnos que han superado un examen CAP de mercancías desde 2010 y hasta 2023 se eleva a 8.471.

C.42.- Evolución Certificados de Aptitud Profesional (CAP) inicial transporte mercancías en Extremadura acumulado desde 2010

	Centros autorizados	Modelos de cursos homologados	Cursos	Exámenes realizados	Alumnos aptos
2023	182	64	1.570	129	8.471

Fuente: Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

La evolución de los alumnos que han superado el CAP inicial de transporte de mercancías en Extremadura era descendente hasta 2020. En 2021 experimenta un fuerte repunte tras la pandemia y en el periodo 2022-2023 con cifras más modestas inicia un periodo alcista.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Transporte por Carretera y Ferrocarril. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

4.- Caracterización estadística de la Logística en Extremadura

De acuerdo con los datos del censo de Almacenes y plataformas logísticas de Alimarket la superficie de almacenaje cubierto en Extremadura era de 183 millones de metros cuadrados.

C.43.- Superficie de instalaciones logísticas del transporte por carretera

Extremadura	Metros cuadrados de almacenaje cubierto
Almacenes transporte	51.282
Plataforma logística distribución	93.992
Plataforma logística industria	27.825
Instalaciones especializadas	10.000
Total	183.099

Fuente: Censo de Almacenes y Plataformas Logísticas (Alimarket)

Por su parte y según los datos del Observatorio del transporte y la logística en España la superficie de instalaciones logísticas en Extremadura ha descendido un 50,9% en el periodo 2020/2023.

C.44.- Superficie de instalaciones logísticas del transporte por carretera

	2020	2021	2022	2023
Instalaciones logísticas por carretera	265.303	271.446	182.099	181.099
Terminales de mercancías	24.000	24.000	24.000	24.000

Fuente: Observatorio del transporte y la logística en España

La superficie de las terminales de transporte de mercancías de ADIF en Extremadura en 2024 era de 24.000 metros cuadrados y permanecía constante en esta magnitud hasta 2023. Y de forma añadida, la intensidad logística en Extremadura (superficie logística/PIB per cápita) en 2023 era, salvando Melilla, la

más reducida del conjunto del Estado y se ha venido reduciendo un 43,75% desde 2020.

VII TENDENCIAS DEL SECTOR DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

FUNDAE publica con fecha abril de 2025 el “Estudio de evolución y tendencias del sector de transporte de mercancías por carretera en España” con el objetivo de no sólo retratar la situación actual, sino también anticipar los cambios que definirán su evolución, y cómo estos impactarán en los procesos productivos y en el empleo, proporcionando un marco estratégico para fortalecer su sostenibilidad y competitividad en los próximos años.

Las conclusiones de dicho Estudio que se relacionan a continuación son extrapolables en su mayoría a la realidad del sector en Extremadura.

En dicho Estudio se afirma que “el sector del transporte de mercancías por carretera en España se caracteriza por su diversidad empresarial, con una predominancia de pequeñas y medianas empresas que coexisten con grandes compañías de logística y transporte. Así, en el contexto actual, el tejido empresarial del sector se encuentra en plena transformación, impulsado por cinco grandes tendencias: la digitalización, la sostenibilidad, los cambios sociales, la influencia normativa y el impacto de factores de mercado -como la internacionalización empresarial o la volatilidad de los precios de combustible- que favorecen o minan la capacidad de crecimiento del sector”.

De esta manera se afirma que “La digitalización está redefiniendo los procesos operativos, mientras que la sostenibilidad fomenta la transición hacia combustibles alternativos y la movilidad eléctrica. Asimismo, la creciente influencia normativa exige adaptaciones tecnológicas y operativas, especialmente para las pymes. En conjunto, estas tendencias configuran un panorama dinámico que redefine el futuro competitivo y laboral del tejido empresarial del sector de transporte de mercancías por carretera en España”.

Las megatendencias globales actuales que están transformando de manera significativa los procesos operativos y las dinámicas laborales del sector de transporte de mercancías por carretera son:

- **Disrupción tecnológica y digital:** El sector podría experimentar una transformación significativa debido a la adopción de tecnologías avanzadas como sistemas de comunicación digital V2V (Vehicle-to-Vehicle) y V2I (Vehicle-to-Infrastructure), diagnósticos remotos, plataformas colaborativas para el emparejamiento de cargas y logística inteligente. Estas innovaciones no solo mejoran la eficiencia operativa y la seguridad, sino que también redefinen las competencias necesarias para las principales ocupaciones del sector. Sin embargo, estas tecnologías podrían ser adoptadas a diferentes velocidades, creando una brecha entre grandes empresas y pymes con trabajadores caracterizados por la versatilidad de sus funciones ocupacionales.
- **Sostenibilidad medioambiental:** La transición hacia flotas eléctricas, híbridas y el uso de combustibles alternativos como el gas natural licuado y el hidrógeno es clave

para reducir las emisiones del sector y mitigar su dependencia de los combustibles fósiles. A pesar de los altos costes iniciales, estas innovaciones ofrecen la oportunidad de mejorar la competitividad a largo plazo mediante una mayor estabilidad en los costes operativos.

- **Cambios sociales y tendencias del consumidor:** Las dinámicas laborales en el sector están marcadas por la masculinización, con una baja representación femenina, y la dificultad para atraer talento joven, especialmente conductores. Aunque el sector no presenta altos niveles de precarización laboral, persisten retos en la modernización de las condiciones laborales y la implementación de políticas inclusivas. La formación en el trabajo y la revalorización de la categoría profesional de los conductores son aspectos clave para garantizar una fuerza laboral capacitada y adaptada a las demandas tecnológicas y sostenibles.

Dentro de las tendencias sectoriales que impactan las actividades económicas del transporte de mercancías por carretera destacan las siguientes:

- **Influencia normativa creciente:** Las regulaciones en materia de sostenibilidad y gestión operativa están impulsando cambios estructurales en el tejido empresarial del sector. Si bien pueden representar un desafío para las empresas debido a potenciales costes de adaptación, especialmente para las pymes, también suponen una oportunidad para modernizar operaciones y adoptar prácticas más sostenibles. Asimismo, la formación y cualificación profesional en el sector sigue suponiendo un reto para la atracción de nuevo talento, especialmente en la ocupación de conductores profesionales.

- **Dinamización de los procesos operativos:** El sector está profundamente vinculado a la evolución de factores económicos clave, como la inflación o las fluctuaciones de los precios del combustible. Asimismo, el aumento de la internacionalización del sector supone una ventaja competitiva y una oportunidad de crecimiento a medio y largo plazo. Por otra parte, la creciente demanda de transporte de última milla impulsada por el e-commerce estimula a las empresas a adoptar estrategias logísticas más ágiles y eficientes, como la optimización de rutas y el uso de tecnologías de gestión avanzada.

Transformación competencial esperada:

La disrupción digital y las innovaciones tecnológicas están impulsando un cambio significativo en las competencias requeridas para las ocupaciones clave del sector del transporte de mercancías por carretera. Los conductores de camión y automóviles deberán adquirir habilidades avanzadas en el uso de sistemas de comunicación digital, como V2I y V2V, junto con capacidades técnicas para interpretar datos en tiempo real y supervisar tecnologías de diagnóstico remoto. Además, la progresiva adopción de sistemas de conducción autónoma exigirá una reconversión de sus funciones hacia roles de supervisión tecnológica.

Por su parte, los empleados de registro de materiales y servicios de apoyo al transporte deberán adaptarse a un entorno logístico inteligente profundamente digitalizado. La implementación de sistemas de trazabilidad, plataformas

automatizadas e innovaciones basadas en IoT (Internet de las cosas) demandará competencias en la gestión digital de inventarios, análisis de datos logísticos y optimización operativa. Finalmente, el sector requerirá un creciente número de analistas de datos especializados, capaces de procesar e interpretar información generada por sistemas digitales avanzados, con el objetivo de mejorar la eficiencia de las operaciones y maximizar la competitividad del sector.

Transformación competencial esperada:

La transición hacia un sector más sostenible y regulado está impulsando una transformación en las competencias requeridas para las principales ocupaciones del transporte de mercancías por carretera. Los conductores profesionales deben adaptarse al manejo de vehículos eléctricos, híbridos y con combustibles alternativos, integrando conocimientos sobre eficiencia energética y mantenimiento básico de tecnologías limpias. Asimismo, la comprensión de las normativas ambientales y su aplicación operativa será crucial para garantizar el cumplimiento regulatorio.

Por otro lado, los empleados de registro de materiales y servicios de apoyo al transporte necesitan competencias avanzadas en la gestión de inventarios digitales y el uso de herramientas de trazabilidad, al tiempo que dominan las normativas que impacten el funcionamiento de la logística inversa y gestión de residuos. Estas habilidades serán esenciales para mantener la eficiencia operativa y cumplir con los estándares de sostenibilidad. Asimismo, las funciones directivas y de planificación estratégica requerirán una visión integral para incorporar estrategias de sostenibilidad y gestionar el impacto de las normativas en la rentabilidad empresarial. La capacidad para liderar procesos de transformación organizativa, nuevos modelos de negocio, y fomentar la innovación, serán factores determinantes en un sector en constante evolución.

El Estudio dedica un apartado a la **previsión de evolución del sector** en los próximos años con relación a los procesos productivos y el empleo. En el mismo se indican las siguientes premisas:

- Los procesos productivos y el empleo del sector del transporte de mercancías por carretera se encuentran en un momento de transformación, impulsado por la adopción de tecnologías avanzadas, la transición hacia la sostenibilidad y la influencia de un entorno normativo en constante cambio.
- el aumento en la electrificación de flotas, la incorporación de vehículos híbridos y el uso de combustibles alternativos como el gas natural licuado y el hidrógeno, seguirán el curso de su implementación generalizada en los próximos años.
- el auge del comercio electrónico y la proliferación de plataformas de colaboración digitales tendrán un impacto significativo en los procesos productivos del sector, al aumentar la demanda por transporte, facilitar la gestión de operaciones logísticas y mejorar la eficiencia en la planificación de rutas y la utilización de recursos.

En lo referente al empleo, se indica que, aunque la conducción autónoma ha generado un interés considerable, todavía está lejos de ser una realidad en el sector. Por ello, no se prevé en el corto ni en el medio plazo un reemplazo significativo de los conductores por vehículos autónomos. No obstante, sí se espera un aumento en la necesidad de conductores capacitados en el uso de sistemas digitales de comunicación y otras innovaciones tecnológicas que mejoren la seguridad y la eficiencia operativa. En este sentido, el sector enfrenta retos importantes para atraer y retener profesionales cualificados, particularmente entre los conductores. Así, en los próximos años, si no se logra establecer una categoría profesional adaptada a las necesidades del sector y ofrecer formación alineada con las exigencias tecnológicas y operativas actuales, junto con la tendencia laboral de los jóvenes hacia trabajos con condiciones laborales más flexibles, el tejido empresarial del sector podría experimentar un agravamiento de la escasez de conductores en un entorno donde su rol sigue siendo esencial para garantizar la operación efectiva de las cadenas logísticas en la economía nacional.

En resumen, el sector del transporte de mercancías por carretera está inmerso en un proceso de transformación que redefine tanto los procesos productivos como las dinámicas laborales. Aunque existen retos significativos, como la atracción de talento, también se presentan oportunidades para mejorar la competitividad a través de la adopción de tecnologías sostenibles, la integración digital y la expansión internacional. El éxito del sector dependerá de su capacidad para adaptarse a estas tendencias y garantizar un equilibrio entre innovación, sostenibilidad y empleo.

Como resumen de la situación del sector se aporta un Análisis DAFO que reproducimos:

DEBILIDADES

- Predominancia de pymes. Desigualdad en capacidad de adaptación tecnológica, sostenible y normativa entre grandes compañías y pymes.
- Alta dependencia de insumos en materia de combustibles fósiles que afecta la rentabilidad y respuesta ante fluctuaciones de precios.
- Dificultad de atracción de nuevo talento y conductores profesionales, especialmente en el transporte de mercancías en camiones.
- Masculinización del sector que limita la diversidad e inclusividad de su estructura laboral.

AMENAZAS

- Fluctuaciones en precios del combustible por cambios geopolíticos y de la economía global.
- Incertidumbre en la capacidad de adaptación del sector a una influencia normativa creciente que exige inversiones y adaptación técnica.
- Nuevos competidores en el mercado que desafían la operativa del modelo de negocio tradicional de transporte de mercancías por carretera.

FORTALEZAS

- Bajos niveles de precariedad laboral teniendo en cuenta el salario bruto anual y la tasa de temporalidad contractual.
- Servicio indispensable para garantizar el funcionamiento de las cadenas de suministro y logísticas nacionales.
- Capacidad de reinversión operativa y adopción tecnológica y normativa; especialmente en grandes compañías.

OPORTUNIDADES

- Innovaciones tecnológicas y en materia de sostenibilidad como oportunidad para mejorar la productividad y eficiencia de los procesos operativos del sector.
- La internacionalización del sector permite expandir el ámbito operativo del sector, generando nuevas oportunidades de crecimiento y abriendo nuevas puertas para adoptar modelos de negocio de éxito extranjeros.
- El auge del e-commerce supone una oportunidad para profundizar en la internacionalización del sector y motor de crecimiento para las empresas.

VIII TENDENCIAS DEL SECTOR DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA

FUNDAE publica con fecha abril de 2025 el “Estudio de evolución y tendencias del sector de transporte de pasajeros por carretera en España”. Su objetivo es ofrecer una panorámica integral del sector, combinando un análisis detallado de su estructura económica y productiva con una exploración de las tendencias que lo están transformando. Este enfoque pretende no solo retratar la situación actual, sino también anticipar los cambios que definirán su evolución, y cómo estos impactarán en los procesos productivos y en el empleo, proporcionando un marco estratégico para fortalecer su sostenibilidad y competitividad en los próximos años.

Las megatendencias globales actuales están transformando de manera significativa los procesos operativos y las dinámicas laborales del sector de transporte de pasajeros por carretera:

- **Disrupción tecnológica y digital:** El sector podría experimentar una transformación significativa debido a la adopción de tecnologías avanzadas como sistemas de comunicación digital V2V y V2I, diagnósticos remotos, plataformas móviles para usuarios, y análisis de datos. Estas innovaciones no solo mejoran la eficiencia operativa y la seguridad, sino que también redefinen las competencias necesarias para las principales ocupaciones del sector. Sin embargo, estas tecnologías podrían ser adoptadas a diferentes velocidades, creando una brecha entre grandes empresas y pymes con trabajadores caracterizados por la versatilidad de sus funciones ocupacionales.
- **Sostenibilidad medioambiental:** La transición hacia flotas eléctricas, híbridas y el uso de combustibles alternativos como el Gas natural licuado y el hidrógeno es clave para reducir las emisiones del sector y mitigar su dependencia de los combustibles fósiles. A pesar de los altos costes iniciales, estas innovaciones ofrecen la oportunidad de mejorar la competitividad a largo plazo mediante una mayor estabilidad en los costes operativos.
- **Cambios sociales y tendencias del consumidor:** Las dinámicas laborales en el sector están marcadas por la masculinización, con una baja representación femenina, la falta de relevo generacional, y la dificultad para atraer talento joven, especialmente conductores. Aunque el sector no presenta altos niveles de precarización laboral, persisten retos en la modernización de las condiciones laborales y la implementación de políticas inclusivas. La formación continua y la revalorización de la categoría profesional de los conductores son aspectos clave para garantizar una fuerza laboral capacitada y adaptada a las demandas tecnológicas y sostenibles.

Dentro de las tendencias sectoriales que impactan las actividades económicas del transporte de pasajeros por carretera destacan las siguientes:

- **Influencia normativa creciente:** Las regulaciones en materia de sostenibilidad y gestión operativa están impulsando cambios estructurales en el tejido empresarial del sector. Si bien pueden representar un desafío para las empresas debido a potenciales costes de adaptación, especialmente para las pymes, también suponen una oportunidad para modernizar operaciones y adoptar prácticas más sostenibles.

Asimismo, la formación y cualificación profesional en el sector sigue suponiendo un reto para la atracción de nuevo talento, especialmente en la ocupación de conductores profesionales.

- **Nuevas dinámicas de mercado:** El sector está profundamente vinculado a la evolución de factores económicos clave, como la inflación general, las fluctuaciones de los precios del combustible, y los cambios en las preferencias de los consumidores. El aumento de la competencia ha intensificado la presión sobre las empresas del sector, especialmente con la liberalización del transporte ferroviario y la expansión de los VTC (vehículos de transporte con conductor) que han captado una parte significativa de la demanda. La optimización operativa se ha convertido en una herramienta esencial para mejorar la competitividad del sector.

Transformación competencial esperada:

La disrupción digital y las innovaciones tecnológicas están impulsando un cambio significativo en las competencias requeridas para las ocupaciones clave del sector del transporte de pasajeros por carretera. Los conductores profesionales deberán adquirir habilidades avanzadas en el uso de sistemas de comunicación digital, como V2I y V2V, junto con capacidades técnicas para interpretar datos en tiempo real y supervisar tecnologías de diagnóstico remoto. Además, la progresiva adopción de sistemas de conducción autónoma exigirá una reconversión de sus funciones hacia roles de supervisión tecnológica.

Por su parte, los empleados de servicios de apoyo al transporte deberán adaptarse a un entorno operativo profundamente digitalizado. La implementación de sistemas de gestión, plataformas automatizadas e innovaciones basadas en IoT demandará competencias en el análisis de datos y la optimización operativa. Finalmente, el sector requerirá un creciente número de analistas de datos especializados, capaces de procesar e interpretar información generada por sistemas digitales avanzados, con el objetivo de mejorar la eficiencia de las operaciones y maximizar la competitividad del sector.

El Estudio dedica un apartado a la **previsión de evolución del sector** en los próximos años con relación a los procesos productivos y el empleo. En el mismo se indican las siguientes premisas:

- La evolución de los procesos productivos y del empleo en el sector está, a su vez, estrechamente ligada a la competencia entre distintos modos de transporte y a los subsecuentes cambios en los patrones de consumo. La creciente preferencia por servicios más flexibles y bajo demanda puede impulsar un aumento en el número de conductores VTC, y disminuir el de taxistas tradicionales. De manera similar, la liberalización del ferrocarril ha llevado a una reconfiguración de la oferta de autobuses de larga distancia, obligando a las empresas a adaptar su operativa.
- De manera similar, el aumento en la electrificación de flotas, la incorporación de vehículos híbridos y el uso de combustibles alternativos como el gas natural licuado y el hidrógeno, seguirán el curso de su implementación generalizada en

los próximos años. Este cambio estructural promete una reducción en la dependencia de los combustibles fósiles, lo que, a su vez, puede mejorar la competitividad del sector al minimizar la volatilidad de los precios del combustible. A medida que esta transición se consolide, las empresas que adopten estas tecnologías estarán mejor posicionadas para competir en un mercado global cada vez más enfocado en la sostenibilidad.

La digitalización está transformando los procesos productivos del sector en áreas como el mantenimiento de los vehículos, la planificación de rutas, y la experiencia del usuario. La implementación del mantenimiento predictivo, a través de sensores IoT y análisis de datos en tiempo real, permite detectar fallos antes de que ocurran, reduciendo costes y mejorando la disponibilidad del transporte. Al mismo tiempo, el uso de datos e Inteligencia Artificial en la planificación de rutas optimiza los trayectos, minimizando tiempos de viaje y maximizando la ocupación. Estas mejoras también repercuten en la experiencia del usuario, con plataformas digitales que facilitan la compra de billetes o la consulta de horarios.

En lo referente al empleo, aunque la conducción autónoma ha generado un interés considerable, todavía está lejos de ser una realidad en el sector. Por ello, no se prevé en el corto ni en el medio plazo un reemplazo significativo de los conductores por vehículos autónomos. No obstante, sí se espera un aumento en la necesidad de conductores capacitados en el uso de sistemas digitales de comunicación y otras innovaciones tecnológicas que mejoren la seguridad y la eficiencia operativa. En este sentido, el sector enfrenta retos importantes para atraer y retener profesionales cualificados, particularmente entre los conductores.

En los próximos años, si no se logra establecer una categoría profesional adaptada a las necesidades del sector y ofrecer formación alineada con las exigencias tecnológicas y operativas actuales, junto con la tendencia laboral de los jóvenes hacia trabajos con condiciones laborales más flexibles, el tejido empresarial del sector podría experimentar un agravamiento de la escasez de conductores en un entorno donde su rol sigue siendo esencial.

Como resumen de la situación del sector se aporta un Análisis DAFO que reproducimos:

DEBILIDADES

Una de las principales debilidades del sector es la predominancia de pequeñas y medianas empresas, que representan un alto porcentaje del tejido empresarial del sector.

Esta estructura fragmentada dificulta la capacidad de inversión y adaptación tecnológica y normativa, ya que las pymes podrían encontrar más dificultades para reunir los recursos financieros necesarios para implementar innovaciones que mejoren su eficiencia operativa o les permitan mantenerse al día con las demandas del mercado.

La falta de inversión en nuevas tecnologías limita su capacidad de optimizar procesos internos o adaptarse a las nuevas normativas relacionadas con la sostenibilidad y la gestión operativa del sector.

Asimismo, persiste una alta dependencia de los combustibles fósiles como insumos, lo que expone al sector a la volatilidad de los precios del petróleo. Este factor constituye un desafío significativo, ya que el combustible representa, aproximadamente, casi el 20% del coste total del transporte público de viajeros por carretera.

Por otro lado, el sector enfrenta serias dificultades para atraer talento y nuevos conductores, especialmente entre las generaciones más jóvenes. Así, pese a que el sector en general no presenta un alto grado de precarización -teniendo en cuenta el salario bruto anual y la tasa de temporalidad- las tendencias de búsqueda de empleo de los jóvenes profesionales tienden a centrarse en la flexibilidad laboral, el equilibrio entre la vida personal y profesional, y condiciones laborales más modernas, como horarios adaptables o entornos menos exigentes físicamente.

Esta problemática agrava la escasez de talento en un área crítica para garantizar la operatividad de las cadenas logísticas. Finalmente, este sector está caracterizado por una marcada masculinización de su estructura laboral, incluyendo los puestos de alta dirección. Este fenómeno limita la diversidad en el ámbito laboral y refleja barreras estructurales que dificultan la integración de las mujeres en roles operativos y técnicos clave, afectando la igualdad de oportunidades y la capacidad del sector para atraer y retener talento diverso.

AMENAZAS

La volatilidad de los precios de los combustibles fósiles constituye una de las principales amenazas externas para el sector del transporte de pasajeros por carretera. Las fluctuaciones en los mercados energéticos, derivadas de la inestabilidad geopolítica y las variaciones en la demanda global, impactan directamente los costes operativos de las empresas, afectando su competitividad y sostenibilidad financiera.

Asimismo, la incertidumbre acerca de la capacidad del tejido empresarial del sector para adoptar y cumplir con el cuerpo normativo vigente representa una amenaza significativa. En particular, la regulación que concierne asuntos en materia medioambiental (por ejemplo, la legislación europea en materia de movilidad sostenible) exige inversiones materiales y competenciales a las empresas para poder realizar una adopción normativa de éxito. En este sentido, las grandes compañías podrían contar con mayores recursos en materia de monitoreo, seguimiento e implementación regulatoria que las pymes, generando disparidades en la capacidad de adaptación entre las empresas.

Por último, el modelo de negocio tradicional del sector enfrenta crecientes desafíos debido a la aparición de nuevos competidores, como los vehículos de transporte con conductor o nuevas plataformas de colaboración digital. Estas innovaciones están redefiniendo las expectativas de los clientes en términos de flexibilidad, costes y rapidez, lo que podría presionar a las empresas tradicionales a adaptarse rápidamente para evitar perder cuota de mercado ante estos nuevos modelos de negocio.

FORTALEZAS

A pesar de las dificultades para la atracción de talento, el sector del transporte de pasajeros por carretera no presenta niveles altos de precarización laboral si se consideran indicadores como el salario bruto anual (alrededor de 30.000 euros) y la tasa de temporalidad en los contratos (aproximadamente del 7,2%).

Estas características otorgan una relativa estabilidad laboral en comparación con otras actividades económicas relacionadas con los servicios, lo que representa un atractivo diferencial para los trabajadores que buscan seguridad y continuidad en su empleo. Además, el tejido empresarial del sector, particularmente las grandes compañías, ha demostrado una notable capacidad de reinversión operativa, tanto en lo referente a nuevos modelos de negocio como en lo relativo a prácticas sostenibles y adopción tecnológica. Así, esta capacidad sectorial, coloca al tejido empresarial en una posición estratégica en la modernización de la economía española.

Por último, el transporte de pasajeros por carretera también destaca por ser un sector indispensable para la movilidad de millones de personas, asegurando la conexión entre zonas urbanas y rurales, y facilitando el acceso a servicios esenciales como el empleo, la educación y la sanidad. Su papel fundamental como eje de cohesión territorial asegura su relevancia estratégica en la economía. Además, contribuye al dinamismo económico al facilitar el turismo y el comercio, al tiempo que genera empleo directo e indirecto en diversas áreas.

OPORTUNIDADES

Por un lado, las nuevas innovaciones tecnológicas y las iniciativas en materia de sostenibilidad representan una oportunidad significativa para mejorar la productividad y la eficiencia de los procesos operativos en el sector del transporte de pasajeros por carretera. Herramientas como los sistemas de optimización de rutas, las plataformas de trazabilidad digital y la electrificación de flotas tienen el potencial de transformar las operaciones tradicionales, reduciendo costes operativos y minimizando el impacto ambiental, lo que fortalece la competitividad del sector en un mercado global en evolución.

Por otro lado, la internacionalización también se presenta como una oportunidad estratégica para las empresas del sector, permitiéndoles expandir sus rutas y diversificar sus operaciones en nuevos mercados. La apertura del mercado europeo de transporte por carretera facilita la entrada de operadores españoles en otros países, generando nuevas oportunidades de crecimiento. El auge del turismo y la integración de sistemas de billetes multimodales a nivel europeo refuerzan el atractivo de la internacionalización.

Por último, el aumento de la conciencia medioambiental y las políticas gubernamentales para fomentar el uso del transporte público puede beneficiar al sector, en particular en entornos urbanos. La restricción del tráfico privado en ciudades, la creación de carriles exclusivos para autobuses, o las subvenciones al transporte colectivo favorecen su competitividad frente al vehículo privado.

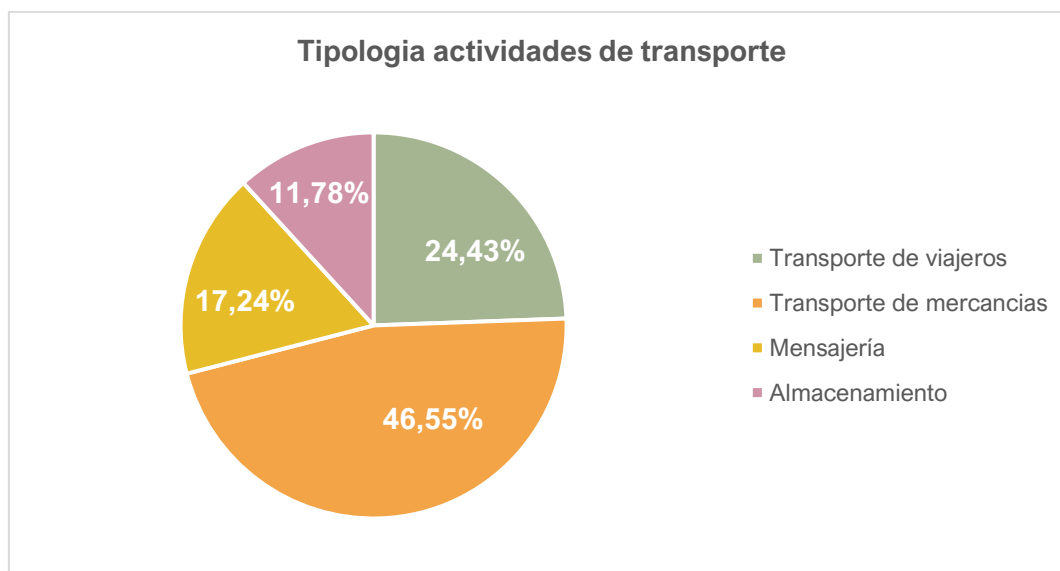
IX ANÁLISIS DE ENCUESTAS

El objeto de este estudio se ha dirigido a analizar las características más determinantes de los trabajadores y las trabajadoras del sector del transporte y el almacenamiento en Extremadura con el objetivo de ofrecer orientaciones que sirvan para cubrir sus necesidades formativas.

Los resultados que se presentan provienen de las encuestas de necesidades formativas en diversas actividades que componen el sector del transporte y el almacenamiento que han sido realizadas por UGT-Extremadura, y en las que se ha recogido información relativa, entre otras cuestiones, a su perfil socioeconómico, el conocimiento de la oferta formativa existente y los obstáculos de acceso a la misma.

Se ha llevado a cabo un trabajo de campo con 349 encuestas realizadas directamente a trabajadores y trabajadoras extremeñas del sector, estructuradas en cinco bloques y 32 preguntas. Se considera que la información recopilada es suficientemente representativa y ofrece una imagen fiel de la realidad plural y actual del sector.

En este sentido se han realizado estas encuestas en cuatro subsectores del ámbito de los transportes, de forma que el 46,55% de los trabajadores encuestados se encuadra en el transporte de mercancías, el 24,43% en el transporte de viajeros, el 17,24% en actividades de mensajería y un 11,78% en almacenamiento.

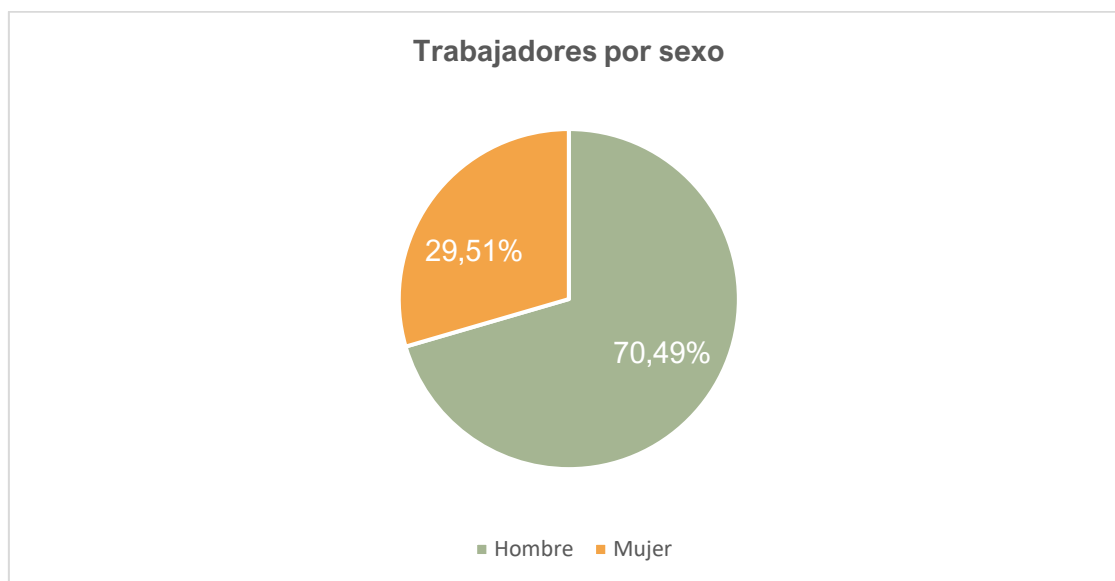


Bloque 1: Perfil socioeconómico del/la trabajador/a

En el primer bloque se analiza el perfil socioeconómico del trabajador/a, atendiendo a su edad, sexo, nivel de estudios, número de trabajadores existente en la empresa, profesión y tipología de relaciones laborales.

Sexo:

En cuanto al sexo de las personas encuestadas siete de cada diez son varones frente a un 30% de mujeres. Existe por tanto una mayor presencia masculina en el sector. La menor presencia de las mujeres se registra en todos los subsectores, aunque en la mensajería se eleva hasta el 45%.

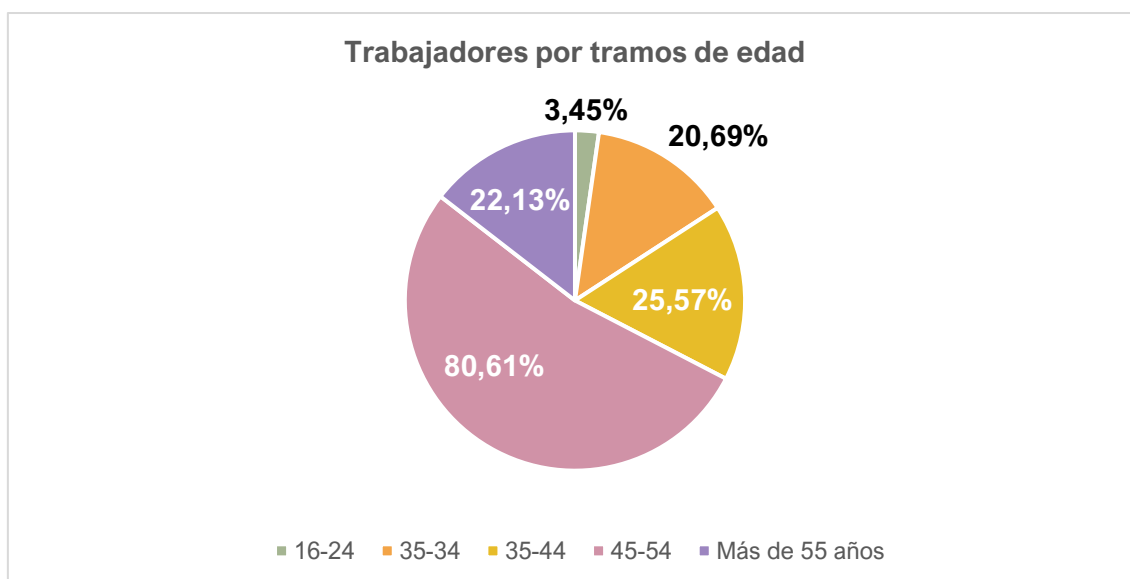


Edad:

En función de la edad el tramo más numeroso de los encuestados se sitúa en el colectivo de entre 45 y 54 años con un 80% del total, claramente por encima de los trabajadores del tramo central de entre 35 y 44 años, que representa un peso que se acerca al 26%. Cabe destacar que los menores de 25 años apenas llegan al 3,5% del total. Se aprecia por tanto un colectivo muy relevante de edad avanzada y una potencial dificultad de relevo generacional.

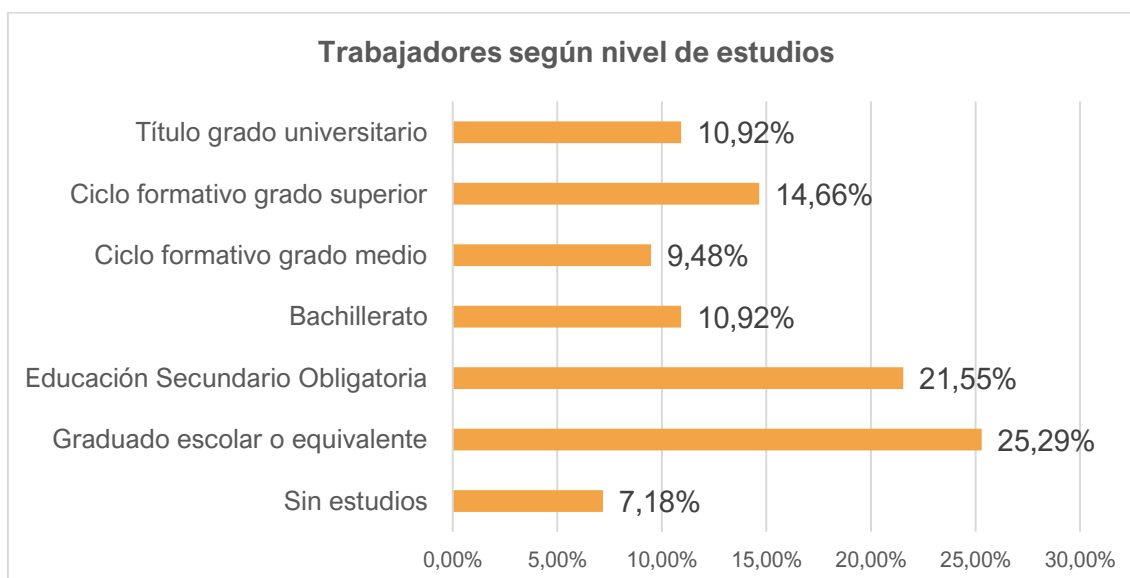
En el caso de los hombres el 57,3% son mayores de 45 años, mientras que en el caso de las mujeres el 66% tiene menos de 35 años.

Por actividad, el 56% de los trabajadores del transporte de mercancías tiene más de 45 años. Este porcentaje se eleva hasta el 59% en el caso del transporte de viajeros. Por el contrario, en el caso de la mensajería el 70% tiene menos de 35 años y este mismo caso se produce en el caso del almacenamiento con un 61% de trabajadores menores de 35 años.



Nivel de Estudios:

En relación con el nivel de estudios, los estudios predominantes entre los encuestados son básicos, de forma que uno de cada cuatro de los mismos solo acredita graduado escolar o equivalente. Le siguen en relevancia los que poseen Educación Secundaria Obligatoria (21,6%) y ciclo formativo de grado superior (14,7%). Cabe destacar la presencia de casi un 11% de titulados universitarios. En el lado contrario, hay un significativo porcentaje del 7,2% de los encuestados que no tiene estudios.

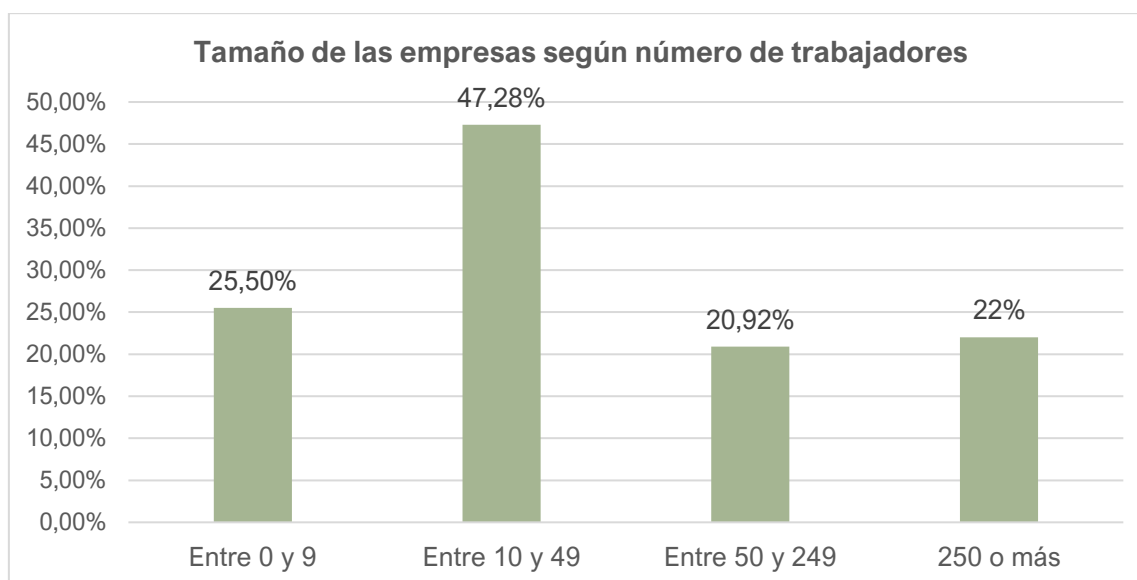


En el caso de los hombres, el nivel predominante con un 32% es el de graduado escolar y en el caso de las mujeres es el ciclo formativo de grado superior (27%)

Tamaño de la Empresa:

En cuanto al número de trabajadores que tienen las empresas en las que desarrollan su trabajo las personas encuestadas, predominan claramente las empresas medianas, un 47% del total. Dos de cada diez de las mismas tienen entre 50 y 249 trabajadores. A ellas se une un 22% que tienen la consideración de gran empresa.

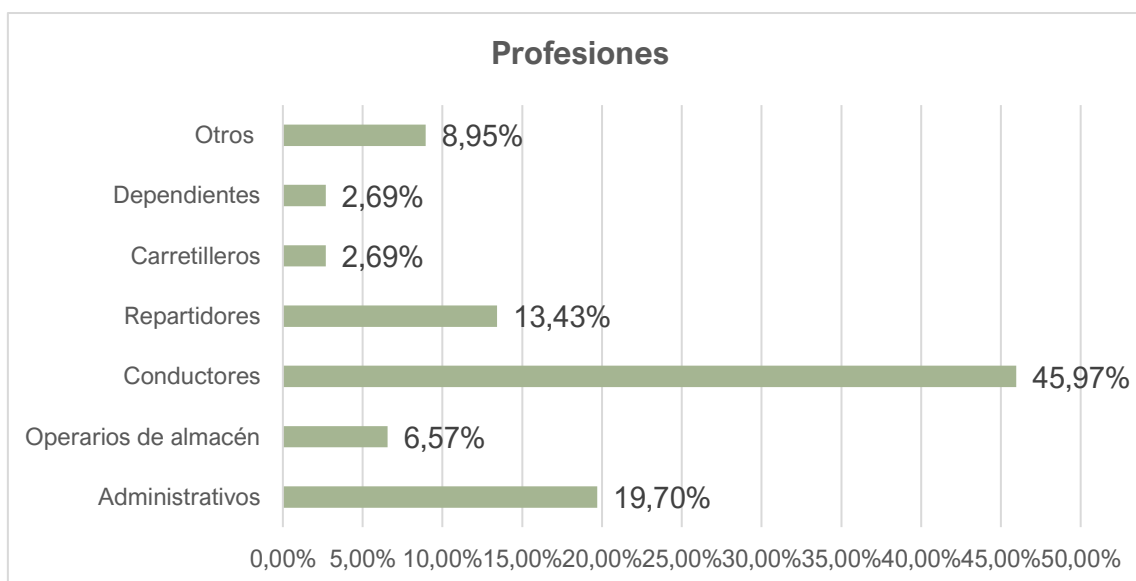
El tamaño medio de estas empresas es claramente superior a la media regional del conjunto de empresas, dado que un 25,5% se consideran micropymes con menos de 10 empleados.



El tamaño de empresas de entre 10 y 49 trabajadores alcanza un porcentaje del 55% en las empresas de mensajería y un 51,23% en el caso de las empresas de transporte de mercancías. Las empresas de transporte de mercancías son las de mayor tamaño medio, ya que el 34% de las mismas supera los 50 empleados.

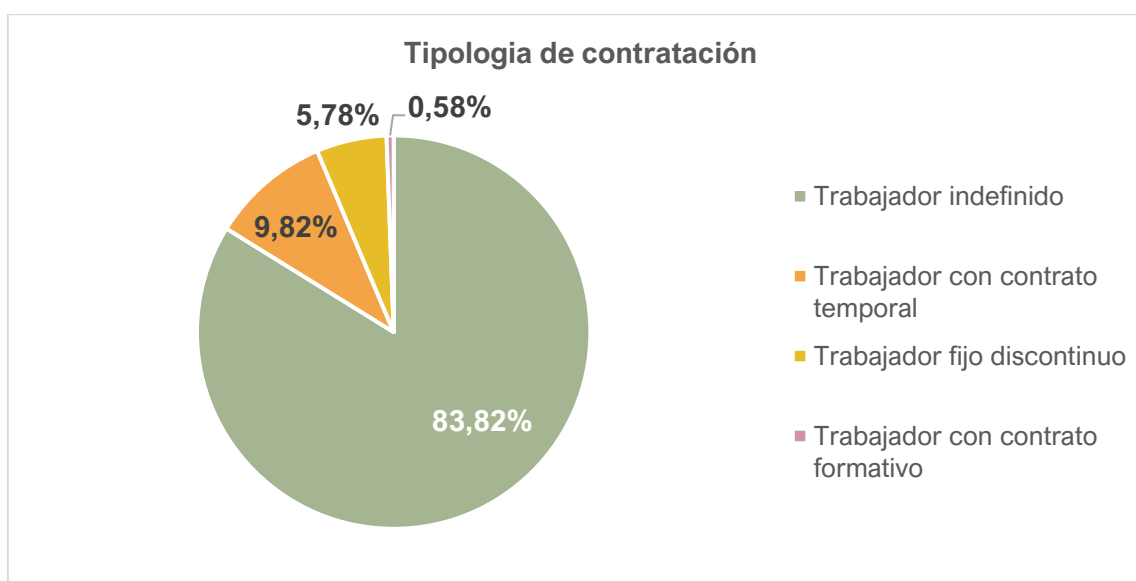
Profesión:

Entre las profesiones que caracterizan a este sector del transporte y almacenamiento cabe destacar el predominio de la categoría de conductor que abarca al 46% de los encuestados. A más distancia se coloca el personal administrativo con un 19,7% de los encuestados. Otras profesiones representativas son los repartidores con un 13,43%, el personal de almacén con un 6,57%, los carretilleros y los dependientes alcanzan un 2,69% en ambos casos.



Tipo de relación laboral:

En función del tipo de contrato, en el sector predomina con un 84% de los contratos los empleos estables con contrato indefinido, a los que se une un 5,78% con contratos fijos discontinuos. Sólo uno de cada diez empleados tiene un contrato temporal.

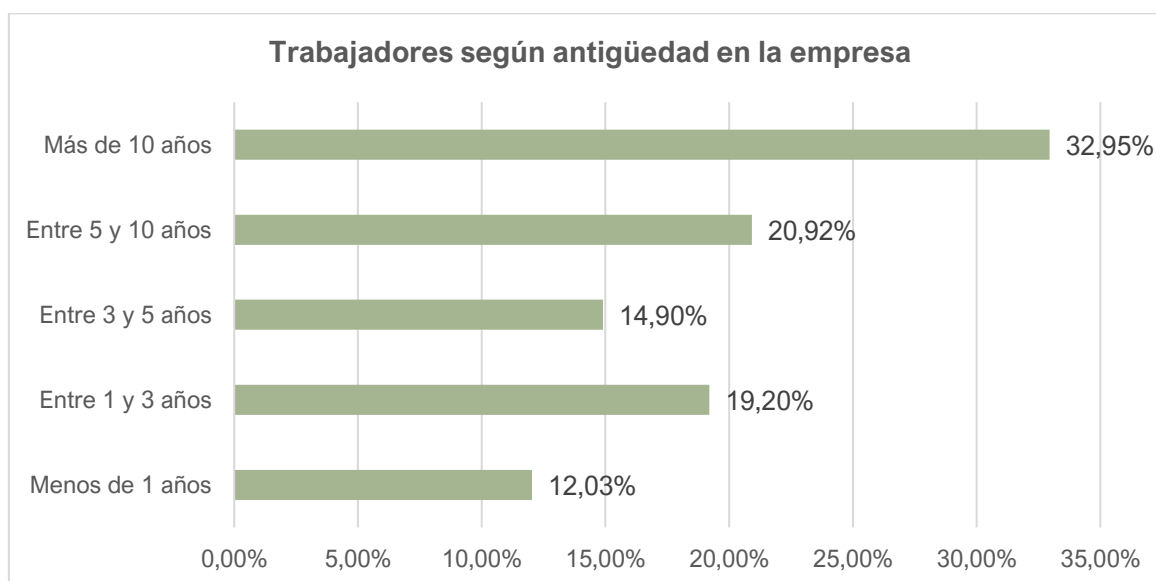


Antigüedad:

En correlación con el alto grado de estabilidad del empleo en este sector y con la edad media avanzada de los trabajadores, se aprecia que la antigüedad en las empresas es alta. Un tercio de los trabajadores llevan más de 10 años en su

empresa, seguido por casi un 21% que llevan entre cinco y diez años y más de un 19% que llevan entre 1 y 3 años.

Este fenómeno de elevada permanencia en la empresa se da especialmente en el caso del transporte de mercancías donde los trabajadores con más de diez años de antigüedad son uno de cada diez. Por el lado contrario, los que menos antigüedad declaran son los trabajadores de mensajería de los que sólo el 13% llevan más de 10 años en la empresa.



Bloque II: Formación recibida

Se recogen en este bloque las apreciaciones de las personas encuestadas sobre su valoración en general sobre la formación y la frecuencia de la formación recibida.

En relación con el acuerdo sobre determinadas afirmaciones sobre la formación con carácter general y según su experiencia los trabajadores encuestados valoran en tres de cada diez respuestas la formación como instrumento determinante para adquirir nuevos conocimientos para su desarrollo profesional. Un 21% la entiende como acicate para a su motivación y satisfacción personal. Casi un 16% identifica la formación como un elemento clave para el acceso a su empleo. En torno a un 14% de las respuestas se refieren a la formación como palanca para mejorar las condiciones laborales y un 13% como impulsora del desarrollo personal. En mucha menor medida relacionan la formación con la promoción en el trabajo (6,37%).



En cuanto a la valoración cuantitativa que se realiza por parte de los encuestados respecto de las ya reseñadas afirmaciones con respecto a la formación, cabe destacar que un 55,68 de los encuestados valoran muy positivamente (4+5) la formación como herramienta para adquirir conocimientos para su desarrollo profesional.

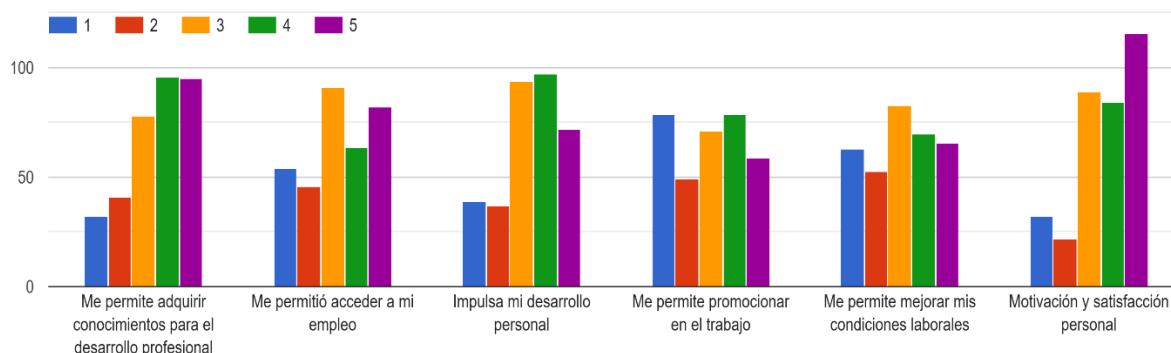
Por el contrario, un 56,7% le otorga una relevancia media baja a la formación como medio para acceder a su empleo (1+2+3).

En cuanto a la formación como medida de impulso del desarrollo personal, la valoración es positiva con un porcentaje más elevado del 28,61% del valor 4) seguido por un 23,7% que le otorga puntuación media (3).

Un 40,9% de los encuestados considera que la formación le resulta eficaz para promocionar en su trabajo (4+5) pero este peso es escasamente superior al porcentaje que lo valora con las puntuaciones mínimas (38%).

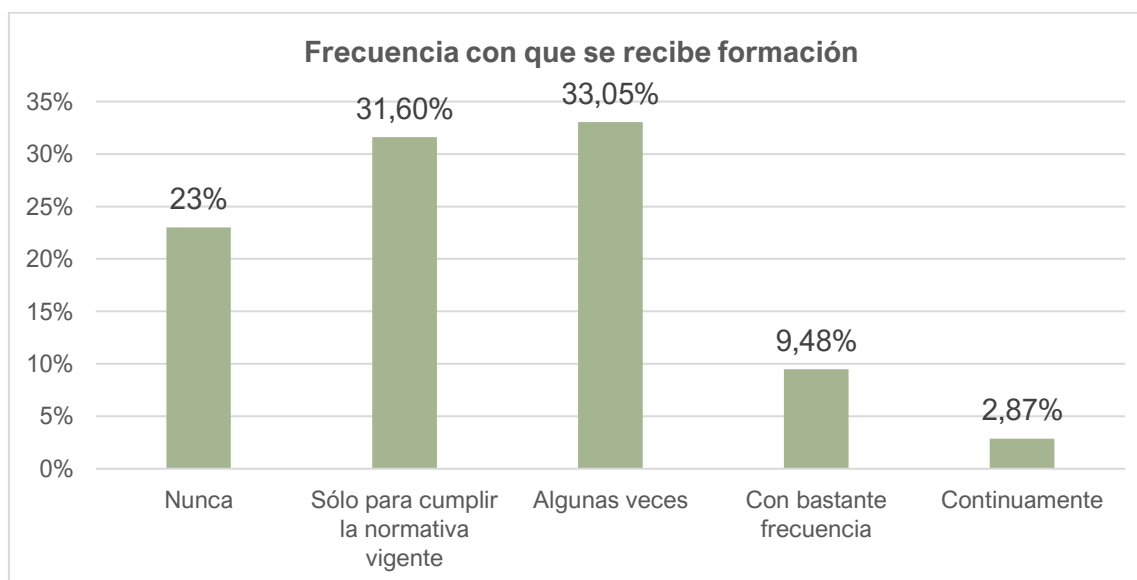
La vinculación de la formación con la mejora de las condiciones laborales es directa y positiva para un 65,3% de los encuestados,

Asimismo, representan una clara mayoría los encuestados que asocian la formación con la motivación y la satisfacción personal. Un 58,3% de los mismos le otorga una valoración alta o muy alta.



Se ha preguntado a los trabajadores del sector por la frecuencia con que reciben formación. Un tercio se pronuncia sobre una formación ocasional (33,05%) seguido muy de cerca con un 31,6% de los encuestados que manifiestan que sólo reciben la necesaria para cumplir la normativa vigente.

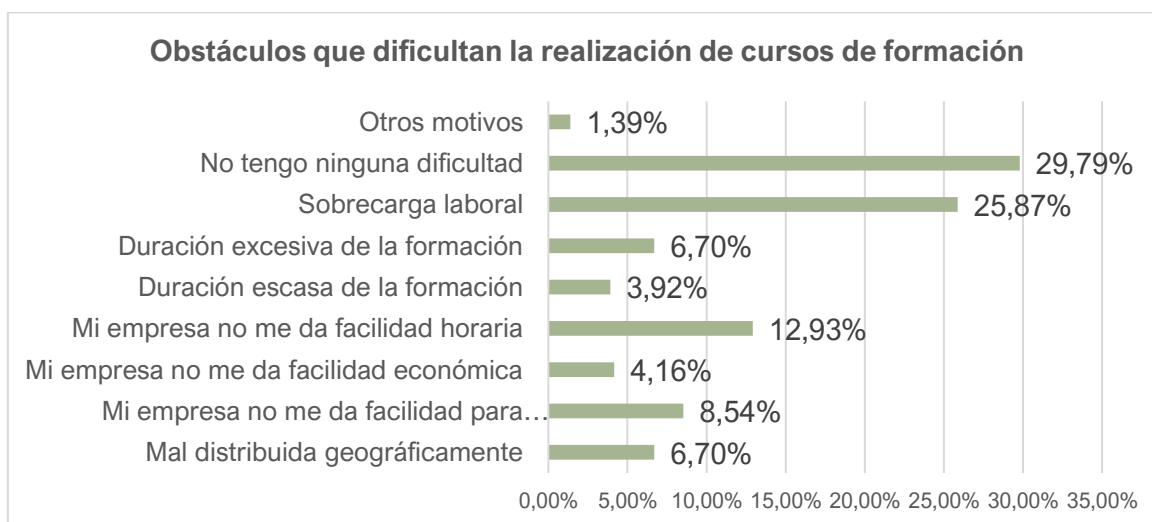
A destacar un 23% de encuestados que declaran que nunca reciben formación. Son minoría, un 9,48% de los trabajadores encuestados, los que declaran recibir formación con bastante frecuencia.



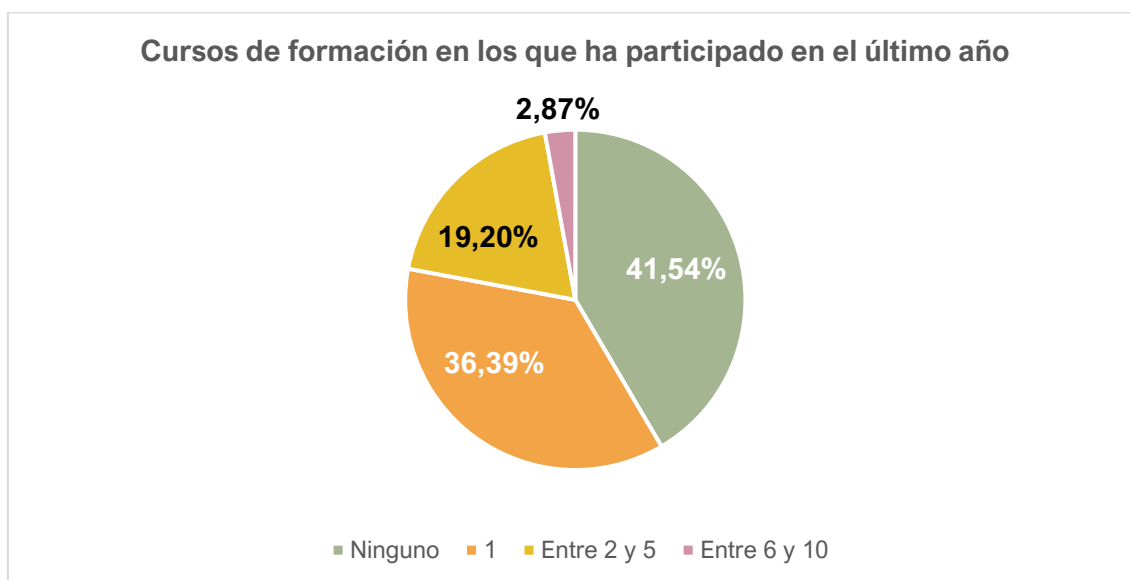
Bloque III: Obstáculos de accesos a la formación.

Dentro de la amplia casuística detectada como barreras que dificultan la realización de cursos de formación, en el caso del sector de los transportes y el almacenamiento el valor más relevante de los encuestados declara no tener ninguna dificultad (29,79%).

A poca distancia se detecta el principal obstáculo en la sobrecarga laboral por un 25,87% de los encuestados. Le siguen en importancia las dificultades relacionadas con la facilidad horaria (12,93%), la dificultad de conciliación y la mala distribución geográfica (6,7%).

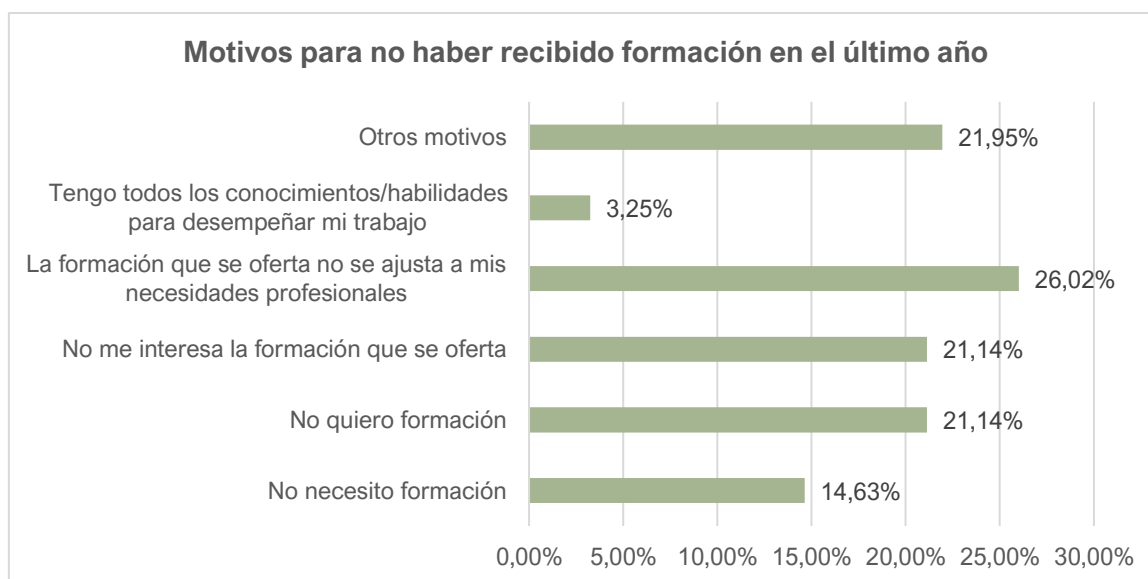


A la pregunta del número de cursos de formación que se ha recibido en el último año la respuesta mayoritaria es ninguno en el 41,54% de los casos seguido por un porcentaje del 36,39% que manifiesta haber recibido sólo uno. Un 19,2% ha participado en varias acciones formativas (entre 2 y 5) y no llega al 3% los que responden que han cursado entre 6 y 10 cursos.

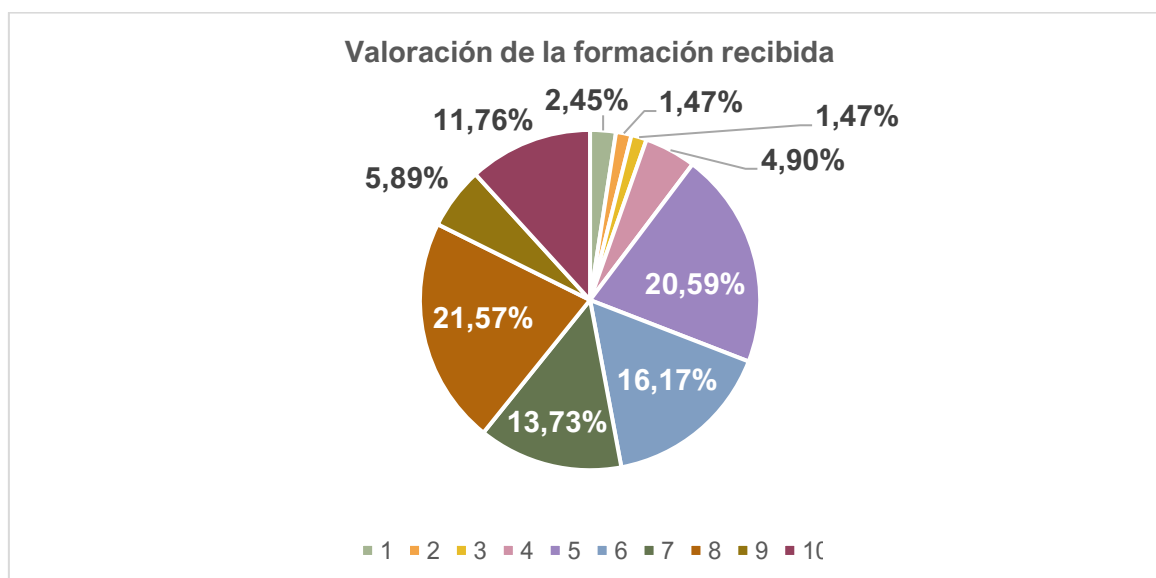


De entre los motivos que alegan los trabajadores que no han recibido ningún curso en el año anterior destacan, con un 26% de las respuestas, los que consideran que la formación ofrecida no se ajusta a sus necesidades.

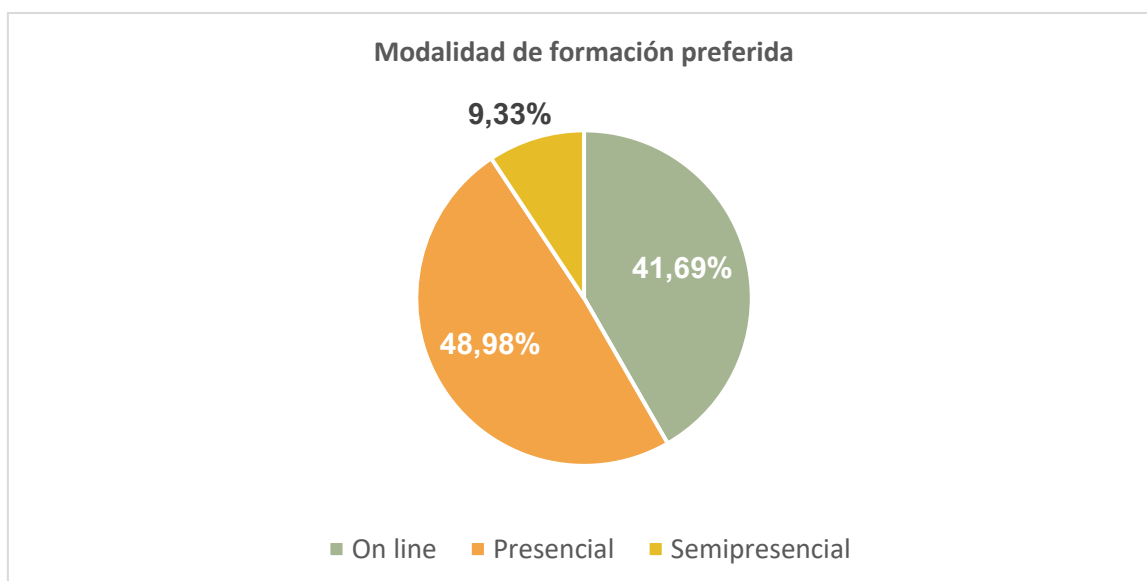
A ello se une, en segundo lugar, un 21,14% de los encuestados que muestran un desinterés por la oferta formativa junto con otro 21,14% de los que expresamente indican que no quieren formación añadida y a un 14,63% que dicen no necesitarla.



Respecto de la valoración de la formación recibida en el último año entre 1 y 10 puntos y que afecta al 58,46% de los encuestados la respuesta predominante con un 21,57% de los resultados es el valor 8. La segunda nota predominante es el 5 que responden en un 20,59% de los casos. De esta forma un 90% de los encuestados le otorga un valor aprobatorio mientras que uno de cada diez trabajadores suspende la calidad de la formación recibida. De ellos el 3,92% le otorga una puntuación mínima.

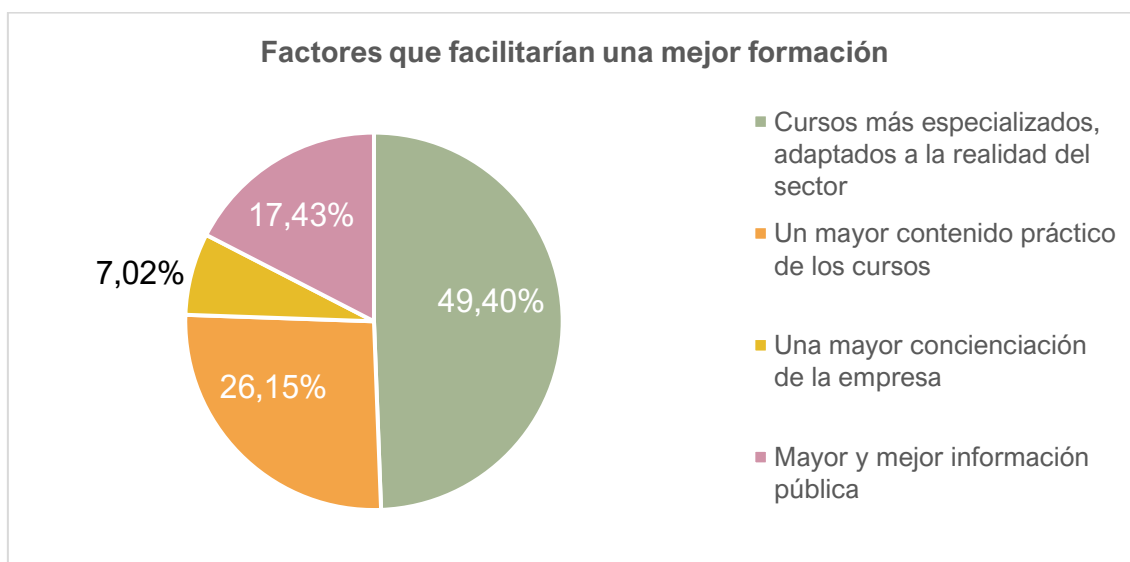


La modalidad preferida para recibir formación es la formación presencial con un 49% del total, seguido por la modalidad *on line* (41,7%) y la semipresencial (9,3%)



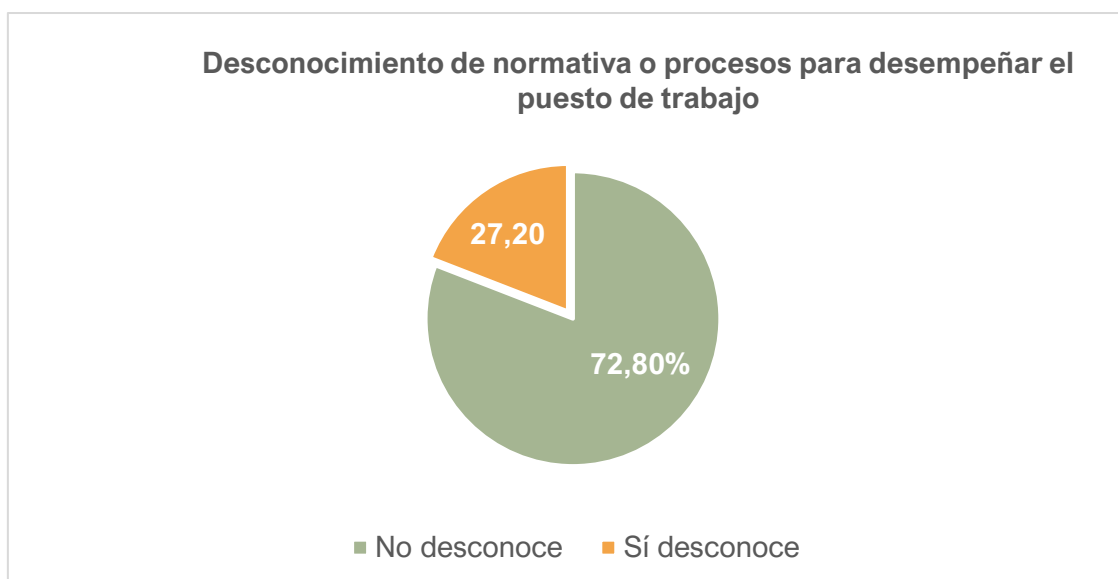
Los encuestados han respondido sobre los factores que consideran facilitarían una mejor formación. Existe una respuesta predominante con un 49,4% que señala la demanda de una mayor especialización de los cursos y que estén adaptados a la realidad del sector.

En segunda posición se coloca la sugerencia de un mayor contenido práctico de los cursos que es importante para un 26,15%. Un 17,4% de las respuestas reivindica una mayor y mejor información pública de la oferta formativa y un 7%% una mayor concienciación de la empresa



Se ha preguntado a los trabajadores del sector si desconocen normativa o procesos específicos necesarios para desempeñar su puesto de trabajo.

La inmensa mayoría, un 72,8% ha contestado que no, mientras que el 27,20% restante ha contestado afirmativamente.



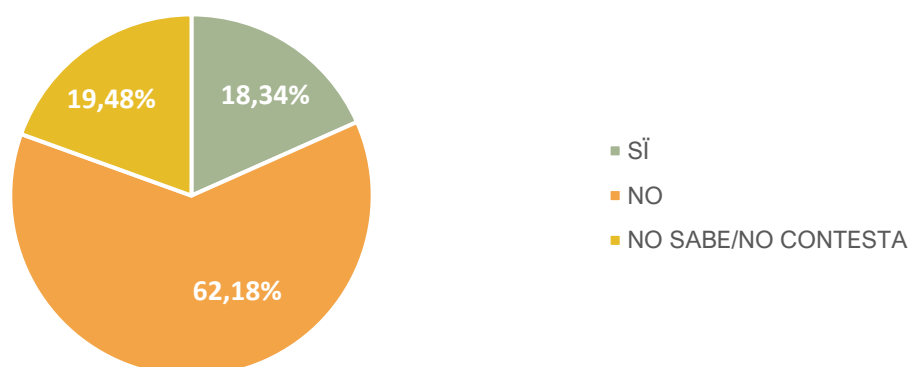
De las personas encuestadas que han respondido afirmativamente, uno de cada dos manifiesta carencias en relación con la prevención de riesgos laborales, y más concretamente protocolos contra el calor.

Un 11,9% desearía conocer normativa laboral actualizada, y el 38,1% restante detalla numerosas materias específicas como: actualización código circulación, atención al viajero, gestión de incidencias, mercancías peligrosas, carta de portes, primeros auxilios, trazabilidad y transporte internacional y aduanas.

Bloque IV: Conocimiento de la oferta formativa

En la encuesta a los trabajadores del sector sobre si conocen específicamente la oferta formativa de la Junta de Extremadura para las personas ocupadas del sector Transporte y Almacenamiento, una gran mayoría de las respuestas son negativas, un 62,18%, lo que unido a los trabajadores que no se pronuncian (19,48%) indica que sólo a un 18% de los trabajadores del sector le consta la existencia de una oferta formativa específica de la Junta de Extremadura.

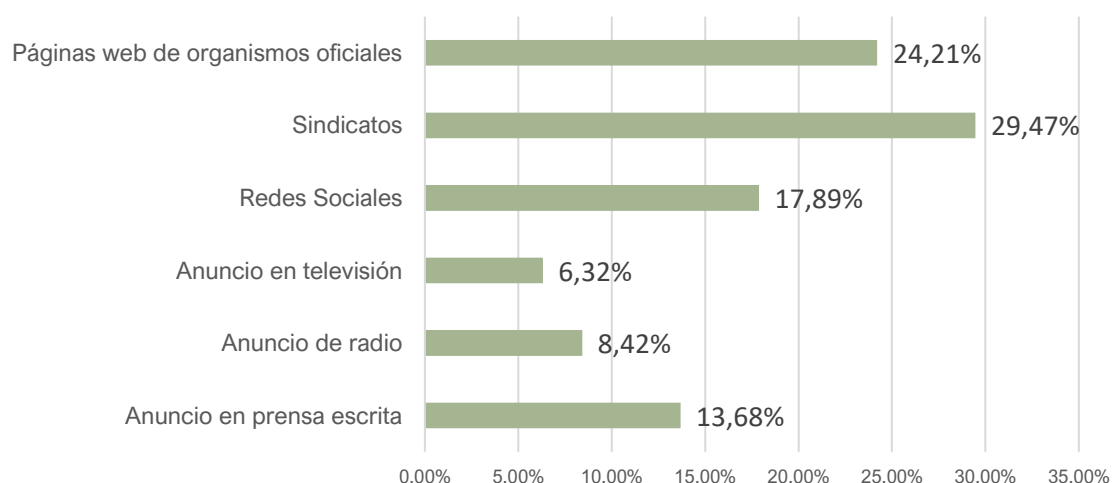
¿Conoce la oferta formativa de la Junta de Extremadura para los trabajadores del sector?



De las personas encuestadas que afirman conocer la oferta formativa para ocupados del sector transporte y almacenamiento, un porcentaje relevante del 29,47% de los mismos vincula ese conocimiento a la información facilitada por los sindicatos, un 24,21% lo obtiene de la web oficial de la Junta de Extremadura y otros organismos oficiales y un 17,89% tiene conocimiento de dicha oferta a través de las redes sociales.

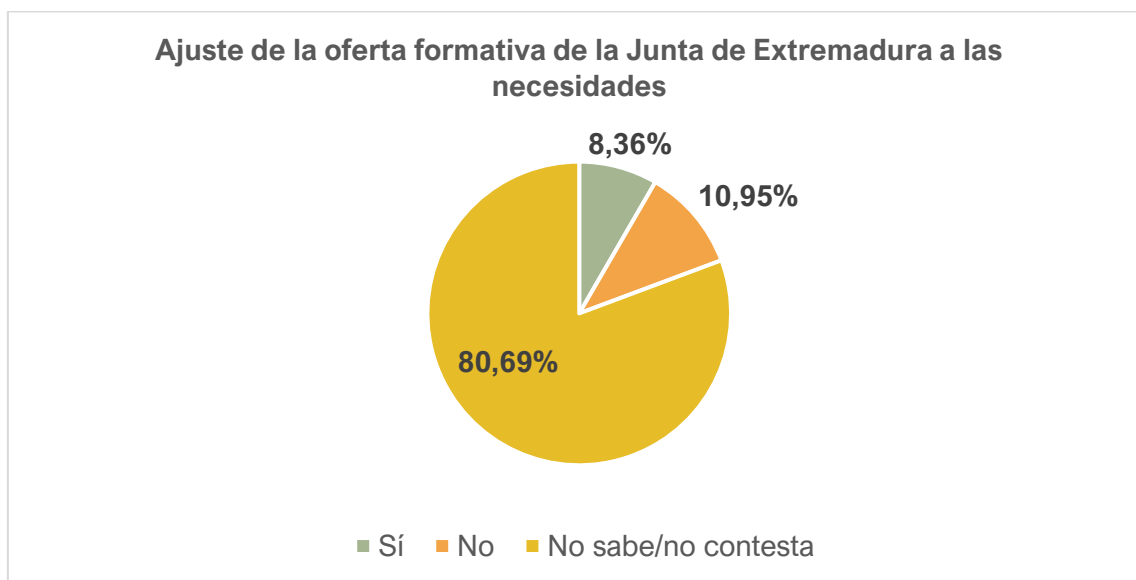
Los anuncios en medios tradicionales ofrecen un conocimiento inferior, del 13,68% en la prensa escrita, un 8,42% en la radio y un 6,32% en los anuncios en televisión.

Medios por los que ha tenido conocimiento de la oferta formativa



En concordancia con las respuestas mayoritarias que afirmaban no conocer la oferta formativa de la Junta de Extremadura para el sector del transporte y almacenamiento, cuando se cuestiona a los trabajadores encuestados sobre si

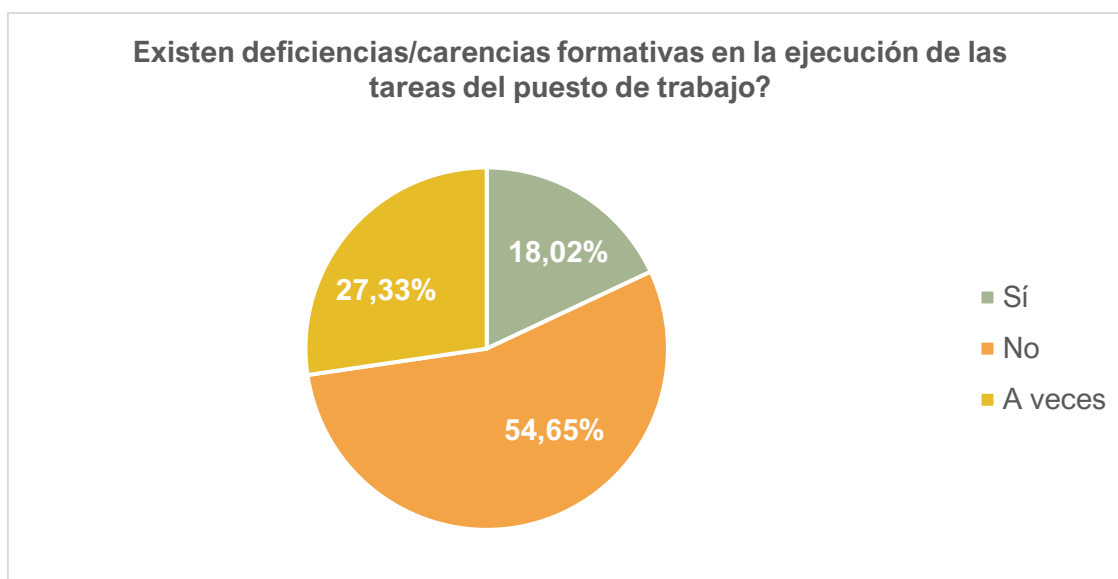
consideran que la oferta formativa de la Junta de Extremadura se ajusta a sus necesidades formativas, una amplia mayoría optan por no expresarlo elevándose la opción No sabe-No contesta al 80,69% del total. Casi un 11% de los encuestados consideran que no es adecuada y en torno al 8% de los encuestados globalmente responden que dicha oferta sí se ajusta a sus necesidades.



Bloque V: Necesidades, Intereses y Prioridades de formación

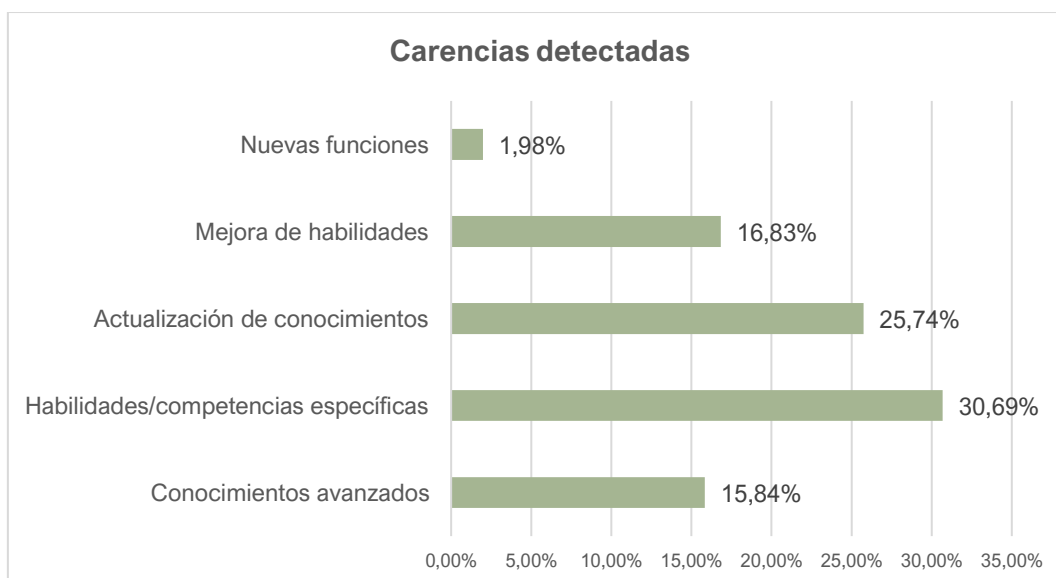
Para determinar las necesidades que los trabajadores encuestados han detectado respecto de la formación que reciben o demandan recibir, en este bloque se plantean diversas preguntas.

En primer lugar, sobre si detectan deficiencias o carencias formativas en la ejecución de las tareas de su puesto de trabajo, un significativo 54,65% de los encuestados, afirma no tener carencias, mientras que un 27,33% indica que sí las tiene de manera esporádica. Además, un 18,02% responde afirmativamente.



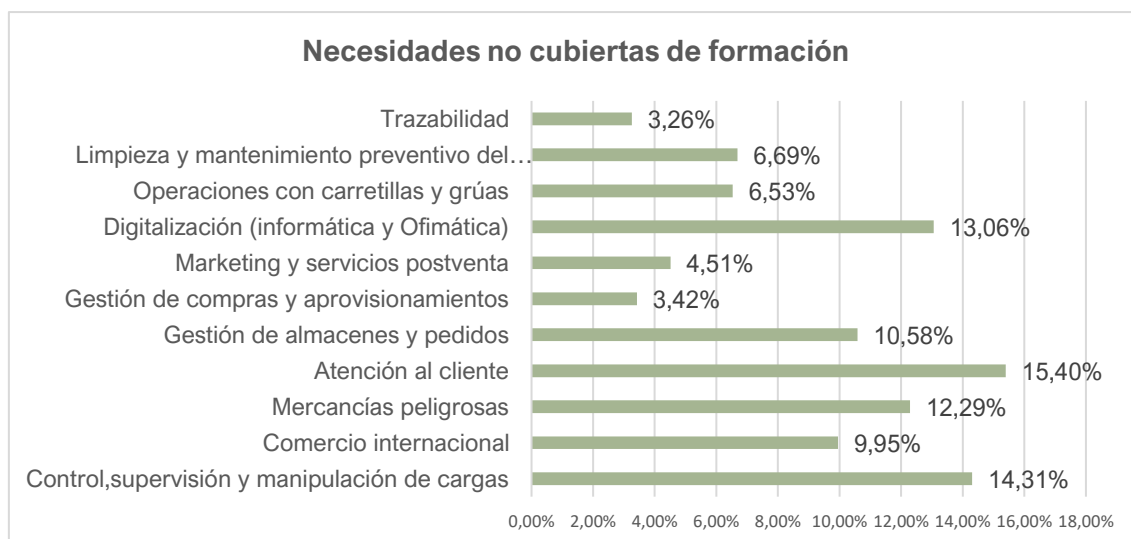
En el caso del 18% de encuestados que afirman tener deficiencias o carencias formativas en la ejecución de su puesto de trabajo, el 30,69% las identifica con competencias específicas, seguido a corta distancia por la falta de conocimientos actualizados (25,74%).

La necesidad de mejora de habilidades es reseñada por el 16,83% de los encuestados que reconocen carencias junto a un 15,84% que precisa conocimientos avanzados.



Para determinar cuáles son esas necesidades de formación no cubiertas en su puesto de trabajo se plantearon en la encuesta hasta once posibles opciones compatibles entre ellas.

Tomando de referencia las propuestas de formación más solicitadas se muestra cómo el 15,40% de los encuestados demanda formación en atención al cliente. Le sigue en relevancia con un 14,31% la formación en control, supervisión y manipulación de cargas. Un 13% demanda formación en digitalización, seguida muy de cerca el 12,3% de necesidades no cubiertas en materia de mercancías peligrosas.



Además de estas materias, sobrepasan el 10% el porcentaje de necesidad en gestión de almacenes y pedidos, cerca del 10% demanda información en comercio internacional. Con menor presencia porcentual (en torno al 6%) están la limpieza y mantenimiento preventivo del vehículo y las operaciones con carretillas y grúas.

El marketing postventa, la gestión de compras y la trazabilidad son otras demandas menos relevantes.

Se ha pedido a los encuestados que apliquen una jerarquía de las necesidades no cubiertas de formación. En primer lugar, destaca la atención al cliente y/o viajero, la digitalización, en particular lo relacionado con el tacógrafo digital, mercancías peligrosas, en particular el Acuerdo ADR, limpieza preventiva, salud laboral, control y manipulación de cargas, gestión de almacenes, operaciones con carretilla,

A partir de esta jerarquía, los encuestados han realizado una variadísima aportación propia sobre necesidades formativas muy específicas que se intenta resumir en la siguiente relación:

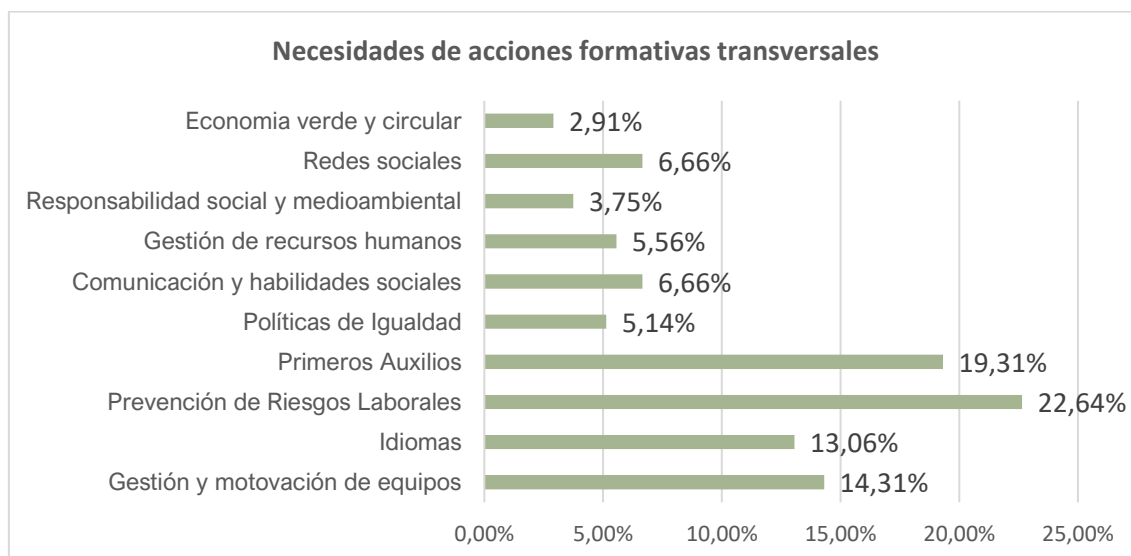
- Conducción eficiente
- Amarre de cargas
- Comercio internacional
- Marketing
- Inteligencia Artificial,
- Trazabilidad
- Protocolo de seguridad vial
- Protocolo de vehículos pesados
- Evacuación de viajeros

- Conducción en condiciones adversas
- Manipulación de productos perecederos
- Gestión de residuos
- Extinción y prevención de incendios
- Actualización de normativa
- Seguridad Vial
- Sistemas GPS
- Salud mental: stress
- Preparación de pedidos de manera eficaz

Para ahondar aún más en las necesidades formativas de carácter transversal que se considera como prioritarias para los trabajadores encuestados se exponen diez opciones. De ellas destaca como prioridad formativa demandada la prevención de riesgos laborales con un 22,64% de los encuestados.

En segundo lugar, destaca la demanda de formación en primeros auxilios (19,31%). En tercer término, el sector del transporte opta por la necesidad de formación en gestión y motivación de equipos (14,3%) seguido de cerca por los idiomas (13%).

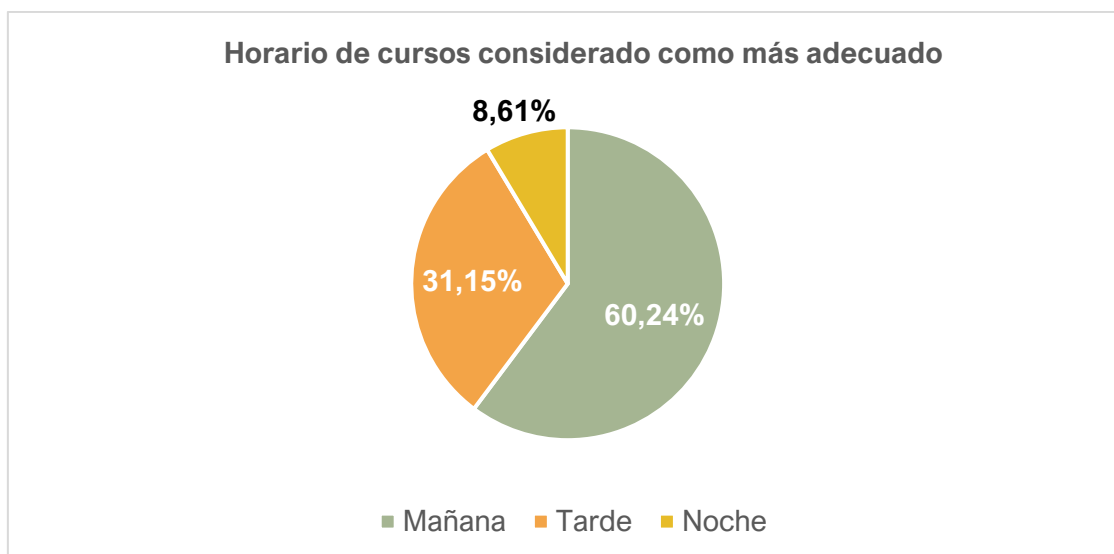
El resto de materias (redes sociales, habilidades sociales, etc.) tienen una demanda inferior al 10% de los encuestados.



Con el objetivo de favorecer la adecuación de la oferta formativa a las demandas y posibilidades del sector del transporte y el almacenamiento se han planteado, finalmente, una serie de cinco preguntas sobre las características logísticas de las acciones formativas.

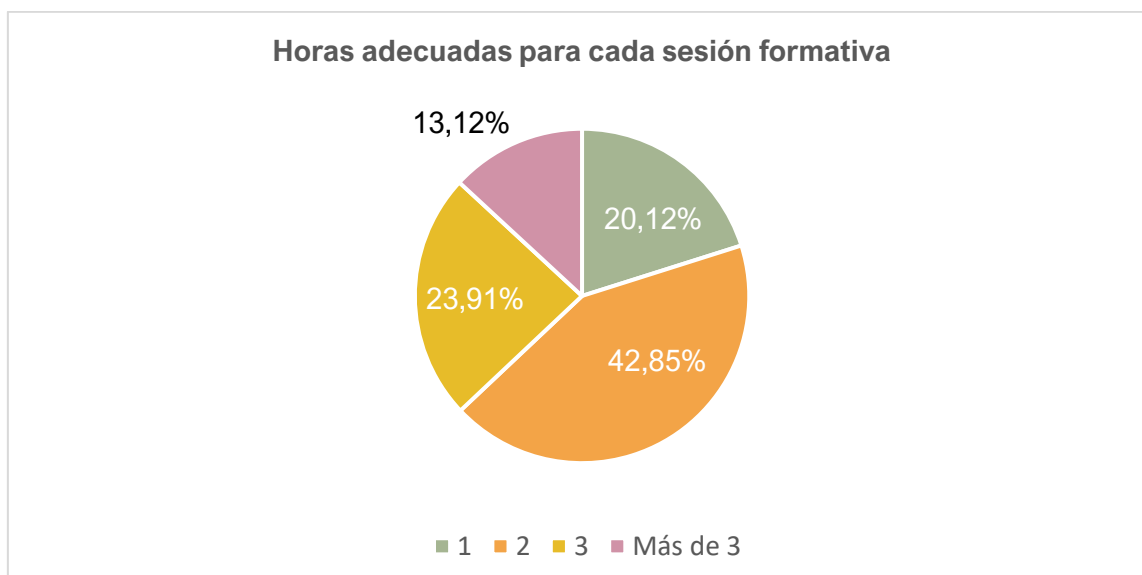
Así respecto del horario que se considera más adecuado para dichos cursos seis de cada diez trabajadores encuestados prefieren el horario de mañana. Le sigue en

preferencias el horario de tarde que es más valorado por el 31,15% de los encuestados. La opción de horario nocturno sólo alcanza el 8,6%.



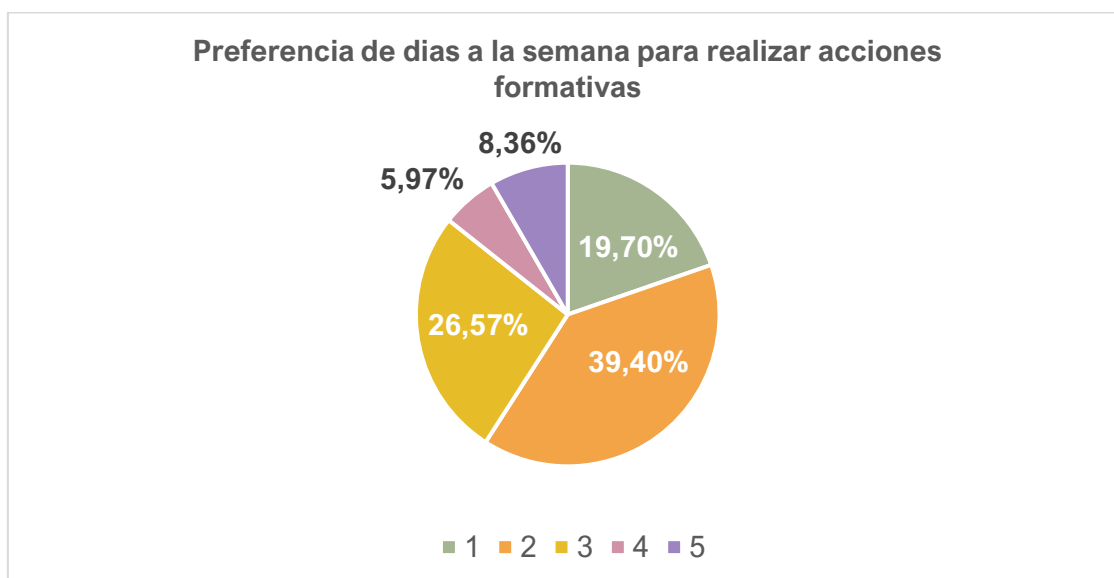
En referencia a las horas que se consideran más adecuadas para cada sesión formativa las preferencias de los encuestados se dirigen hacia una duración diaria de 2 horas, como indica casi un 43% de los trabajadores del sector.

En segundo lugar, las acciones formativas de tres horas de duración son adecuadas para casi un 24% de los encuestados. En los extremos, uno de cada diez encuestados se muestra favorable a una hora junto a un 13% que prefiere más de tres horas de duración.

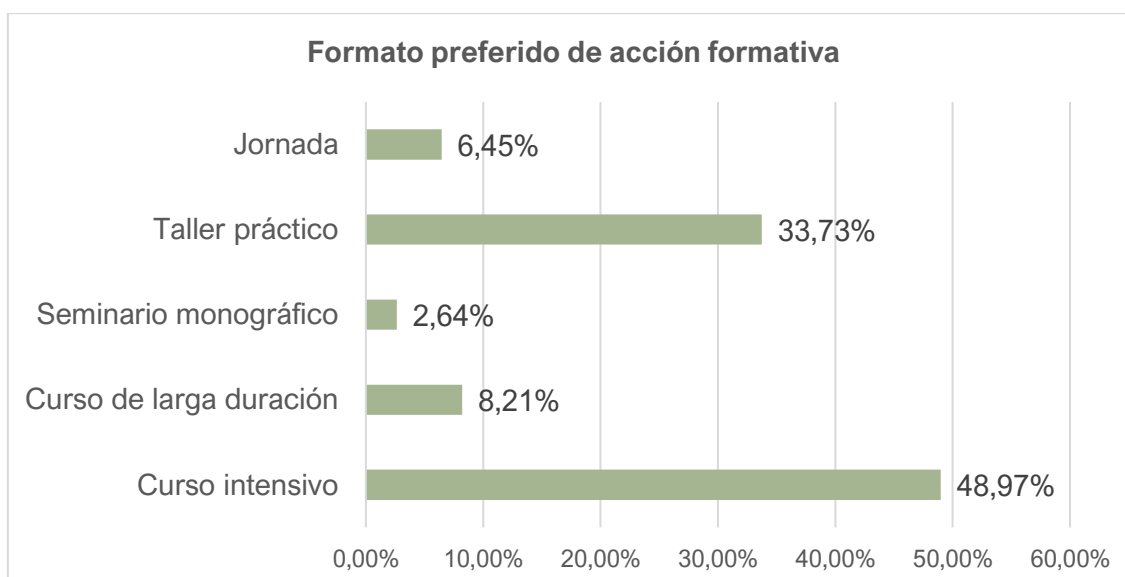


En lo referido al reparto semanal de las acciones formativas, destaca la preferencia por dos días a la semana en casi un 40% de los encuestados.

La segunda opción más valorada es la de tres días a la semana que ha sido elegida por un 26,57%. La tercera posibilidad más reconocida es de un día a la semana que seleccionan un 19,70% de las personas encuestadas. La preferencia por 4 y 5 días a la semana se presenta con una presencia que no alcanza el 10%.



En cuanto al formato de la acción formativa los trabajadores encuestados del sector se manifiestan de forma predominante por el formato de curso intensivo con casi un 49% de las respuestas totales. De forma significativa también se prefiere como segunda opción el formato de taller práctico que es señalado por un tercio de los trabajadores encuestados y como tercera opción el curso de larga duración que interesa al 8,2% de los encuestados.

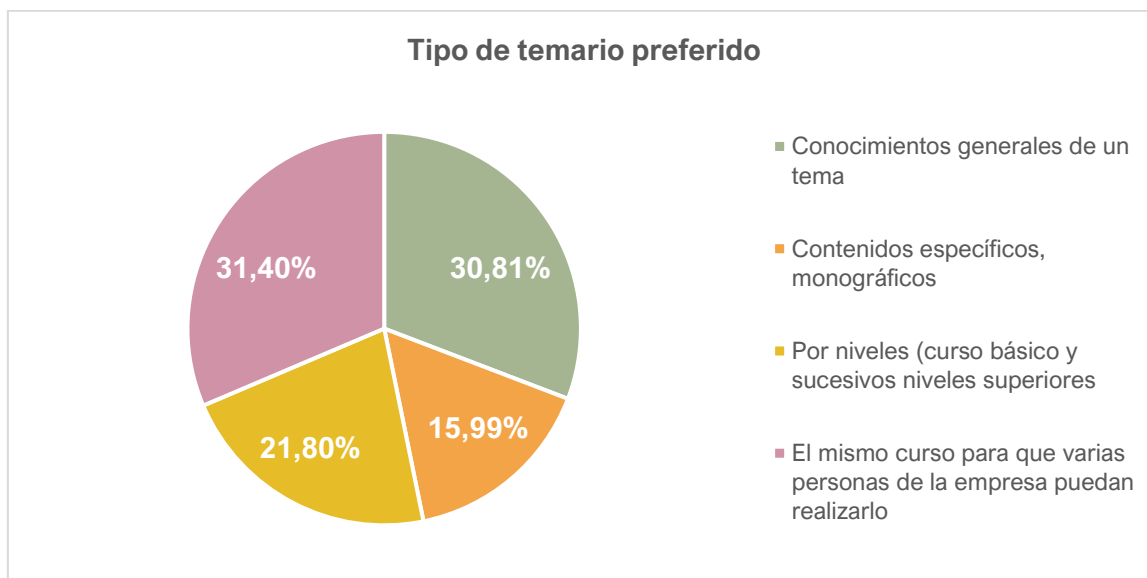


Por su parte, sobre la pregunta planteada sobre el contenido del temario que le resulta más atractivo a los trabajadores encuestados en el sector transporte y almacenamiento las respuestas están muy repartidas, existiendo un

posicionamiento del 31,40% de las respuestas de quienes prefieren un mismo curso que pueda ser realizado para diversos trabajadores de la misma empresa.

La segunda opción preferida es un temario de conocimientos generales de un tema, opción que es propuesta por 30,8% de los entrevistados.

El 21,8% de los encuestados prefieren un temario por niveles junto a un 16% de trabajadores que eligen un temario más específico en formato monográfico.



XI CONSIDERACIONES EXTRAIDAS DE LAS ENCUESTAS

De los resultados de las encuestas se pueden extraer, de forma resumida, las siguientes consideraciones:

- ✓ El sector de transportes y almacenamiento comprende cuatro actividades productivas. El 47% de los de los trabajadores encuestados se encuadra en el transporte de mercancías, un 24%% en el transporte de viajeros, el 17% en actividades de mensajería y un 12% en almacenamiento.
- ✓ El sector está masculinizado, ya que siete de cada diez trabajadores son hombres. Solo en el ámbito de la mensajería el porcentaje de mujeres se acerca al equilibrio con un 45% del total.
- ✓ El 80% de los trabajadores tiene una edad avanzada, de entre 45 y 54 años. Y sólo un 3,5% tiene menos de 25 años. Se aprecia por tanto una potencial dificultad de relevo generacional. Esta problemática se concentra en el transporte de viajeros donde casi el 60% tiene más de 45 años, y en el transporte de mercancías con un 56%. Por el contrario, el 70% de los trabajadores de la mensajería y el 60% de los de almacenamiento tiene menos de 35 años.
- ✓ En relación con el nivel de estudios, los estudios predominantes entre los encuestados son básicos, de forma que uno de cada cuatro de los mismos solo acredita graduado escolar o equivalente. Le siguen en relevancia los que poseen Educación Secundaria Obligatoria (21,6%) y ciclo formativo de grado superior (14,7%). Cabe destacar la presencia de casi un 11% de titulados universitarios. En el lado contrario, hay un significativo porcentaje del 7,2% de los encuestados que no tiene estudios.
- ✓ Predomina la cualificación básica en los trabajadores de este sector. Un 25% de los asalariados acreditan graduado escolar junto a un 22% que tienen título de ESO, incluso hay un 7% que no tiene estudios. Por el contrario, hay casi un 11% con estudios universitarios.
- ✓ Hay un predominio de empresas medianas en el sector, un 47% del total. y dos de cada diez de las mismas tienen entre 50 y 249 trabajadores. A ellas se une un 22% que tienen la consideración de gran empresa. Las empresas de transporte de mercancías son las de mayor tamaño medio, ya que el 34% de las mismas supera los 50 empleados.
- ✓ Entre las profesiones que caracterizan a este sector destaca un 46% de conductores junto a un 13% de repartidores, además de un 20% de administrativos.
- ✓ El sector tiene un empleo estable: un 84% de los contratos del sector son indefinidos a los que se une un 5,78% con contratos fijos discontinuos. Sólo uno de cada diez empleados tiene un contrato temporal. De forma

complementaria un 54% de los trabajadores tienen más de 5 años de antigüedad. Esta elevada permanencia se produce especialmente en el transporte de mercancías y donde menos en la actividad de mensajería.

- ✓ En relación con la formación recibida, un 30% de los trabajadores vinculan la formación con la adquisición de nuevos conocimientos para su desarrollo profesional. Casi un 16% la identifica como un elemento clave para el acceso a su empleo y en torno a un 14% para mejorar las condiciones laborales.
- ✓ Una mayoría de un 56% de los encuestados valoran muy positivamente la formación como herramienta para adquirir conocimientos para su desarrollo profesional. Un 57% otorga una relevancia media baja a la formación como medio para acceder a su empleo. Dos de cada tres trabajadores consideran que la formación ayuda a mejorar las condiciones de trabajo y también son una mayoría los que asocian la formación con la motivación y la satisfacción personal.
- ✓ Tres de cada diez trabajadores no tienen dificultad para recibir formación. Por el contrario, un 26% identifican la sobrecarga laboral como el principal obstáculo, siendo otros factores menos relevantes la dificultad horaria, la falta de conciliación o la mala distribución geográfica.
- ✓ Una minoría, uno de cada diez trabajadores declara recibir formación con bastante frecuencia. Por el contrario, un tercio de los trabajadores sólo recibe formación ocasionalmente, un 32% sólo recibe la necesaria para cumplir la normativa vigente y un 23% no recibe formación. En esta línea, el 42% de los trabajadores no ha recibido formación en el último año y un 36% sólo ha recibido un curso. Un 22% ha participado en varias acciones formativas anuales.
- ✓ De los trabajadores que no han recibido ningún curso, un 26% del total consideran que la formación ofrecida no se ajusta a sus necesidades, un 21% no tienen interés y otro porcentaje similar no quieren formación.
- ✓ Respecto de la valoración de la formación recibida en el último año entre 1 y 10 puntos y que afecta al 58,46% de los encuestados la respuesta predominante con un 21,57% de los resultados es el valor 8. La segunda nota predominante es el 5 que responden en un 20,59% de los casos. De esta forma un 90% de los encuestados le otorga un valor aprobatorio mientras que uno de cada diez trabajadores suspende la calidad de la formación recibida
- ✓ La valoración de la formación recibida es positiva para un 90% de los trabajadores del sector. De ellos un 22% le otorgan un valor 8 y un 21% un valor 5.

- ✓ La modalidad preferida para recibir formación es la presencial con un 49% del total, seguido por la modalidad *on line* (42%) y la semipresencial (9%).
- ✓ Uno de cada dos trabajadores piensa que sería mejor que las acciones formativas que se programan deberían ser más especializadas y adaptadas a la realidad del sector. Uno de cada cuatro desearía que tuvieran un mayor contenido práctico. Y un 13% reclaman una mayor y mejor información pública de la oferta formativa.
- ✓ Sólo una minoría del 27% afirma desconocer normativa o procesos específicos necesarios para desempeñar su puesto de trabajo. De ellos, la mitad manifiesta carencias en relación con la prevención de riesgos laborales, y más concretamente protocolos contra el calor. Un 12% desearía conocer normativa laboral actualizada, y el 38,1% restante detalla numerosas materias específicas como: actualización código circulación, atención al viajero, gestión de incidencias, mercancías peligrosas, carta de portes, primeros auxilios, trazabilidad y transporte internacional y aduanas.
- ✓ Se pone de manifiesto un elevado grado de desconocimiento de la oferta formativa específica para el sector de la Junta de Extremadura. Sólo un 18% de los trabajadores la conocen. De ellos un 30% reciben información de los sindicatos, un 24% la conocen por la web de organismos oficiales y un 18% por redes sociales. El seguimiento por los medios tradicionales (prensa, radio, tv) es minoritario.
- ✓ Un 11% de los encuestados considera no adecuada la oferta formativa de la Junta de Extremadura y en torno al 8% de los encuestados globalmente responden que dicha oferta sí se ajusta a sus necesidades. El resto de encuestados no se pronuncia.
- ✓ Un 55% de los trabajadores afirma no tener carencias formativas en la ejecución de su puesto de trabajo. Del 45% que sí las reconoce, un 27% afirma que son esporádicas. Estas carencias se identifican en un 31% de los casos con habilidades y competencias específicas y en un 26% con la falta de conocimientos actualizados (25,74%).
- ✓ La formación más solicitada principalmente por los trabajadores se centra en un 15,4% en atención al cliente. Un 14,3% demanda formación en control, supervisión y manipulación de cargas. Un 13% demanda formación en digitalización, y un 12,3% en materia de mercancías peligrosas. cerca del 10% demanda información en comercio internacional. Con menor peso se demanda formación en limpieza y mantenimiento preventivo del vehículo, operaciones con carretillas y grúas, marketing postventa, gestión de compras y trazabilidad.
- ✓ En la jerarquía de necesidades formativas se coloca en primer lugar la atención al cliente y/o viajero, la digitalización, en particular lo relacionado

con el tacógrafo digital, y, en tercer lugar, las mercancías peligrosas. A partir de aquí hay una amplia relación de necesidades formativas en materias específicas del sector como la limpieza preventiva, la salud laboral, el control y manipulación de cargas, la gestión de almacenes, las operaciones con carretilla, la conducción eficiente, el amarre de cargas, comercio internacional, marketing, inteligencia artificial, protocolos de seguridad vial, vehículos pesados, evacuación de viajeros, manipulación de productos perecederos, gestión de residuos, prevención y extinción de incendios, etc

- ✓ Dentro de las necesidades formativas de carácter transversal consideradas como prioritarias para los trabajadores encuestados destaca como prioridad la prevención de riesgos laborales que interesa a un 23% de los trabajadores de este sector. En niveles del 19% se sitúan los primeros auxilios y del 14% la gestión y motivación de equipos, seguido por un 13% que elige los idiomas.
- ✓ En relación con la operativa de la formación, seis de cada diez trabajadores prefieren la impartición de acciones formativas en horario de mañana. De forma complementaria el 31% opta por el horario de tarde.
- ✓ En referencia a las horas que se consideran más adecuadas para cada sesión formativa las preferencias de los encuestados se dirigen hacia una duración diaria de 2 horas, como indica casi un 43% de los trabajadores del sector.
- ✓ En segundo lugar, las acciones formativas de tres horas de duración son adecuadas para casi un 24% de los encuestados. En los extremos, uno de cada diez encuestados se muestra favorable a una hora junto a un 13% que prefiere más de tres horas de duración
- ✓ Respecto de la duración, un 43% de los trabajadores se decanta por dos horas diarias junto con un 24% que prefiere tres horas diarias.
- ✓ El 40% de los trabajadores prefiere acciones formativas que se desarrollen 2 días a la semana seguido por un 27% que prefiere tres días.
- ✓ Los trabajadores encuestados del transporte se manifiestan de forma mayoritaria por el formato de curso intensivo, opción elegida por el 49% del total. De forma significativa también se prefiere como segunda opción el formato de taller práctico (33%) y como tercera el curso de larga duración que interesa al 8% de los encuestados.
- ✓ Un 31%% de los trabajadores prefieren un mismo curso que pueda ser realizado para diversos trabajadores de la misma empresa y otro porcentaje similar prefiere un temario de conocimientos generales de un tema. Un 22% de los encuestados prefieren un temario por niveles junto a un 16% de trabajadores que eligen un temario más específico en formato monográfico.

XI ENTREVISTAS A AGENTES CLAVE DEL SECTOR

En el marco del programa 2025 de actividades de diseño, programación, difusión y evaluación de la oferta formativa para trabajadores ocupados que desarrolla UGT Extremadura se establece el compromiso de realizar entrevistas personales con respuestas abierta a personas informantes claves que operen en el sector con el objetivo de recoger información de relevancia.

En este contexto se plantea la siguiente entrevista con diez cuestiones abiertas a empresarios y delegados de personal en dicho sector en actividades como el transporte terrestre de mercancías y viajeros, el almacenamiento y la logística y las actividades postales y de mensajería.

RESPUESTAS EMPRESARIOS

1.-Cuál es su experiencia personal y profesional con respecto a la formación para personas ocupadas?

Las opiniones son variadas constatándose que la oferta pública es escasa, no se adapta a las necesidades reales, ni a las empresas del medio rural. se echan en falta cursos específicos. Alguna empresa de transporte de mercancías considera que, salvo la formación en prevención y tacógrafo, no hay más oferta útil.

La formación predominante es la obligatoria (CAP, PRL) y se insiste en obstáculos como la falta de tiempo y de conocimiento de la oferta.

2.- Cuáles piensa que son los principales obstáculos (personales, laborales, logísticos, geográficos, etc) para la participación de las personas trabajadoras, tanto ocupadas como desempleadas, en este tipo de formación para el empleo?

Son diversas las respuestas cosechadas que están en función del tamaño de la empresa. Así en las empresas de mayor tamaño se indica que la principal barrera es la falta de tiempo y la dificultad por los turnos de liberar a personal para formarse, además de detectar falta de oferta técnica especializada en Extremadura, falta de flexibilidad horaria, y falta de cultura formativa. Se insiste en la descoordinación entre oferta y necesidades reales. En empresas de menor tamaño se exponen obstáculos como los desplazamientos, los horarios, el tiempo fuera de casa, la falta de oferta formativa local. el hecho de que los cursos están planificados para empresas grandes, la falta de motivación y la percepción de inutilidad de las acciones formativas.

3.- Qué factores propios del sector del transporte y almacenamiento considera relevantes a la hora de programar futuras acciones formativas para personas que trabajan en el sector? (a título de ejemplo: relevo generacional, gestión de compras y ventas, digitalización, etc).

Son variadas las respuestas en función de las actividades del sector. Así se demanda:

- digitalización de procesos logísticos
- software de trazabilidad
- gestión y optimización de flotas
- transporte de productos perecederos
- normativa internacional y de exportación
- optimización de rutas
- reparto sostenible
- gestión de pedidos *on line*
- eficiencia energética
- gestión del tiempo de conducción
- gestión de calidad,
- normativa sanitaria y de residuos
- cargas especiales
- gestión de devoluciones,
- atención al cliente
- gestión cooperativa
- movilidad sostenible
- conducción eficiente

4.- Qué cambios y propuestas formales considera que habría que llevar a cabo para la mejora de este sistema de formación?

Por parte de las empresas se demanda más flexibilidad horaria, formación *on line* certificada, la actualización del catálogo formativo con contenidos modernos, simplificar la burocracia para la inscripción, una mayor coordinación entre empresas y centros de formación profesional.

Como propuestas se indican la creación de un catálogo sectorial participativo, el desarrollo de microcursos con certificación automática, formaciones modulares cortas, promover alianzas con universidades y centros tecnológicos y ampliar la oferta en las comarcas rurales,

5.- Qué competencias profesionales propias del sector del transporte y el almacenamiento extremeño considera estratégicas y necesarias para la cualificación y reciclaje de las personas trabajadoras a la hora de programar acciones formativas en el futuro?

En este caso muchas de las respuestas se relacionan con las competencias digitales: logística 4.0, gestión de almacenes automatizados, uso de aplicaciones de gestión de entregas, planificación logística y digitalización de documentos, gestión integral del almacén, y normativa GMP, logística inversa y optimización de procesos y gestión de incidencias.

Además de esto se demanda formación en seguridad carga/descarga, eficiencia del combustible, control de temperaturas, seguridad alimentaria, inglés técnico, conducción segura, manejo de tacógrafos y mantenimiento preventivo.

6.- Qué podría hacerse para motivar a las personas trabajadoras del sector del transporte y el almacenamiento que nunca realizan cursos?

Las propuestas son de distinta dimensión: algunas empresas se posicionan a favor de vincular la formación a mejoras salariales o promociones internas, bonificar la participación. Otras se muestran partidarias de promover la formación como requisito de promoción interna, involucrar a mandos intermedios, reconocer la formación en la carrera profesional, motivar con certificados reconocidos oficialmente, mostrar como la formación mejora la seguridad y la reputación y reconocer las horas formativas como créditos bonificables.

Se muestra la preferencia por cursos muy prácticos y de corta duración y por facilitar la formación en fines de semana o a través del móvil.

Por último, se propone que las empresas participen en el diseño de los programas formativos.

7.- Qué acciones formativas transversales para las personas ocupadas en el sector del transporte y el almacenamiento considera que redundarían en beneficio del sector?

Una relación detallada de las respuestas muestra las siguientes acciones formativas transversales:

- Prevención de riesgos laborales
- Atención al cliente
- Trabajo en equipo
- Seguridad vial
- Igualdad
- Habilidades sociales
- Atención a viajeros con discapacidad
- Atención postventa
- Sostenibilidad
- Gestión documental
- Gestión de estrés, salud y bienestar en carretera
- Liderazgo,
- Comunicación interna
- Resolución de conflictos
- Gestión ambiental

8.- Cuáles son a su juicio los problemas y carencias que tiene el sector del transporte y el almacenamiento en Extremadura?

El diagnóstico empresarial pasa por la falta de relevo generacional especialmente en las empresas más pequeñas, la escasez de conductores jóvenes, la falta de personal cualificado y la poca especialización, dificultades para acceder a ayudas e innovación tecnológica, falta de digitalización, antigüedad de la flota en el transporte de viajeros.

Especialmente en el caso de las empresas de mensajería se detecta alta temporalidad y precarización del sector y elevada competencia de grandes plataformas.

En el caso del almacenamiento se habla de problemas de costes energéticos y burocracia ambiental

9.- Qué retos y oportunidades considera que tiene el sector del transporte y el almacenamiento en Extremadura para el futuro?

Las oportunidades que detectan las empresas del sector se centran en:

- la creciente demanda de transporte internacional, especialmente en el sector agroalimentario
- el comercio electrónico
- la automatización
- la incorporación de vehículos electrónicos y sistemas inteligentes de transporte
- el auge del comercio local y la logística de última milla
- diversificación de servicios logísticos
- oportunidad en transporte de materiales sostenibles

10.- Hay otras cuestiones que desee plantear en este ámbito de la formación para el empleo?

Se detecta un importante posicionamiento en favor de la formación dual con prácticas en empresas del sector. Se propone la firma de convenios con ayuntamientos y universidades, la creación de un centro de formación sectorial en Extremadura, impulsar la formación práctica, el fomento de redes de cooperación interempresarial, incluir formación específica para trabajadores autónomos del transporte e incluir la formación en economía circular aplicada al almacenamiento.

RESPUESTAS DELEGADOS DE PERSONAL

1.-Cuál es tu experiencia personal y de compañeros/as de tu entorno laboral con respecto a la formación para personas ocupadas?

Desde la consideración general de que la formación es un factor importante para el desarrollo profesional se aprecia que no existe una formación suficiente o la que se oferta es fuera del horario laboral, con dificultad para ser compensada posteriormente, lo que supone un desincentivo notable para realizarla.

2.- Cuáles piensas que son los principales obstáculos (personales, laborales, logísticos, geográficos, etc) para la participación de las personas trabajadoras, tanto ocupadas como desempleadas, en este tipo de formación para el empleo?

Las respuestas se centran en dos ámbitos: problemas de horarios y problemas logísticos en forma de desplazamientos a lugares distintos de la residencia. En definitiva se constata que la formación representa un esfuerzo tanto en tiempo como en, coste monetario que no es compensando ni reconocido suficientemente.

3.- Qué factores propios del sector del transporte y el almacenamiento consideras relevantes a la hora de programar futuras acciones formativas para personas que trabajan en el sector? (a título de ejemplo: atención al público, digitalización, gestión de compras, comercio internacional, etc)

Se aportan propuestas en distintas materias: manipulación de cargas, prevención de riesgos, atención al público, uso de herramientas digitales, conducción en situaciones de riesgo, actualización de normativa, etc.

4.- Qué esfuerzos, cambios y propuestas formales consideras que habría que llevar a cabo para la mejora práctica de este sistema de formación?

Las respuestas se centran en que las empresas den facilidades y tomen conciencia de la importancia de la formación para las personas trabajadoras.

5.- Qué competencias profesionales propias del sector del transporte y el almacenamiento extremeño consideras estratégicas y necesarias para la cualificación y reciclaje de las personas trabajadoras a la hora de programar acciones formativas en el futuro?

Entre las diferentes competencias que se indican en las respuestas destacan las de carga /descarga de vehículos, manipulación de mercancías, el manejo y uso de herramientas de almacenaje actuales, nuevas herramientas digitales, conducción de carretillas, CAP, nueva normativa de tráfico, etc.

6.- Qué podría hacerse para motivar a las personas trabajadoras del transporte y el almacenamiento que nunca realizan cursos?

Se considera necesario realizar una labor de sensibilización, informando de los beneficios en el trabajo diario que aporta la formación. Además se considera necesario el que las empresas faciliten que las acciones formativas se desarrollen en horario laboral y, en su caso, que se establezca algún tipo de compensación económica.

7.- Qué acciones formativas transversales para las personas ocupadas en el transporte y en el almacenamiento considera que se adaptan más a sus necesidades? (por ejemplo: habilidades sociales, idiomas, prevención riesgos laborales, igualdad, ofimática, etc).

Se demandan dos fundamentalmente: prevención de riesgos laborales y conocimientos digitales.

8.- Cuáles son los problemas y carencias que piensa tiene el sector del transporte y el almacenamiento en Extremadura?

Se detectan carencias en materia de personal cualificado. Los profesionales del sector consideran que existen remuneraciones bajas y un deficiente reconocimiento profesional.

9.- Qué retos y oportunidades considera que tiene el sector del transporte y el almacenamiento en Extremadura para el futuro?

El crecimiento de la venta on line conlleva un aumento del tráfico de mercancías y para atenderlo se plantea la necesidad de más personal, y más automatización en relación con la clasificación de mercancías.

10.- Hay otras cuestiones que desees plantear en este ámbito de la formación para el empleo?

No hay respuestas.

XII CONCLUSIONES

1.- El análisis del contexto

El sector del transporte y almacenamiento desempeña un papel estratégico en la economía extremeña, actuando como motor de otros sectores productivos al garantizar la movilidad, la conectividad entre cadenas de suministro e impulsar actividades como el comercio o la logística, lo que indica que tiene un impacto significativo en la cadena de valor, facilitando el movimiento eficiente de personas y productos. Con carácter más exhaustivo el sector se caracteriza estadísticamente por las siguientes magnitudes:

- ✓ En Extremadura a 1 de enero de 2024 existían 3.467 empresas activas en el sector del transporte y almacenamiento, un 5,4% del total regional.
- ✓ El sector presenta una estructura fragmentada. El 96% de las empresas del sector son microempresas. El 53% son trabajadores autónomos sin asalariados. Las empresas con 1-2 trabajadores que suponen un 29% del total conviven con alguna empresa de más de 250 trabajadores.
- ✓ El sector genera una cifra de negocio de 1.202,9 millones de euros, localizada fundamentalmente en la actividad de transporte terrestre y por tubería que supone el 72,04% del total.
- ✓ El transporte y almacenamiento ocupaba en Extremadura en 2024 a 19.600 personas, el 4,69% del total de personas ocupadas en la región. registrando una senda creciente y continuada de puestos de trabajo, en el que las actividades postales y correos (incluidos los servicios de mensajería) están ganando terreno.
- ✓ Se trata de una actividad masculinizada, el 83% son hombres.
- ✓ La tasa de temporalidad es del 15,3% siendo más baja que la media nacional.
- ✓ La población desempleada es de apenas 900 desempleados, el 1,17% del total regional.
- ✓ El paro registrado a fines de 2024 es de 1.223 personas. Es un paro mayoritario de corta duración. el 52% de los desempleados solo tienen graduado escolar.
- ✓ Los trabajadores del sector disfrutaban de una estabilidad laboral relativamente alta, En 2024 se celebraron 11.160 contratos de los que el 42,71% fueron indefinidos un porcentaje por encima de la media regional (29,96%).

- ✓ El SEPE establece la ocupación de conductores asalariados de camiones como la tercera ocupación en Extremadura con pronóstico de mayor ocupación para 2025 en la contratación indefinida a tiempo completo.
- ✓ También se constata por el SEPE que la ocupación de conductores de autobuses es la décima de más difícil cobertura en Extremadura.
- ✓ De acuerdo con la Tesorería de la Seguridad Social, además de esta masculinización del sector, por tramos de edad un 32%% se localiza en el tramo entre 46 y 55 años. Estos datos reflejan el envejecimiento del sector, de forma que sólo el 4% tienen menos de 25 años. Se aprecia por tanto un colectivo muy relevante de edad avanzada y una potencial dificultad de relevo generacional.
- ✓ El sector presenta una elevada siniestralidad y con altos porcentajes de accidentes mortales, no sólo “in itinere” sino también durante la jornada de trabajo, acogiendo el 21,7% del total de accidentes mortales ocurridos en la región.
- ✓ En la región se producen de media 2.388.757 viajes diarios. Tan sólo un 5% de los desplazamientos diarios se realizan desde Extremadura con el resto de España.
- ✓ El parque móvil extremeño acoge a 67.777 camiones matriculados, 1.363 autobuses y 76.325 furgonetas. De ellos a 1 de enero de 2025 estaban autorizados con carácter nacional 1.073 autobuses de los cuales 1.047 eran de servicio público. Asimismo, hay 10.547 vehículos autorizados de transporte de mercancías con autorización de ámbito nacional de servicio público.
- ✓ La superficie de almacenaje cubierto en Extremadura era de 183 millones de metros cuadrados

2.- Las encuestas sobre necesidades formativas

De las respuestas obtenidas de las encuestas a los trabajadores del sector se extraen las siguientes consideraciones:

- ✓ El sector de transportes y almacenamiento comprende cuatro actividades productivas, siendo la predominante el transporte de mercancías y con una presencia creciente de actividades de mensajería.
- ✓ Hay una clara brecha de género en la estructura laboral especialmente en roles operativos y técnicos: el sector está masculinizado, sólo en el ámbito de la mensajería el porcentaje de mujeres se acerca al equilibrio con un 45% del total.

- ✓ Se detecta una potencial dificultad de relevo generacional que se concentra en el transporte de viajeros donde casi el 60% tiene más de 45 años, y en el transporte de mercancías con un 56%. mientras que siete de cada diez de los trabajadores de la mensajería y el 60% de los de almacenamiento tiene menos de 35 años. Esto deriva en que un tercio de los trabajadores lleve más de una década en la empresa.
- ✓ En relación con el nivel de estudios, uno de cada cuatro trabajadores solo acredita graduado escolar o equivalente.
- ✓ El 46% de los trabajadores son conductores, un 20% es personal administrativo y un 13% son repartidores.
- ✓ Un 30% de los trabajadores considera que la formación es un instrumento determinante para adquirir nuevos conocimientos para su desarrollo profesional.
- ✓ Un 65% de los encuestados vincula directamente la formación con la mejora de las condiciones laborales.
- ✓ Un 23% de los encuestados declara no recibir formación y un 33% sólo a veces seguido muy de cerca con un 31,6% de los encuestados que manifiestan que sólo reciben la necesaria para cumplir la normativa vigente. Un 36% señala que sólo ha recibido un curso en el último año.
- ✓ La sobrecarga laboral es el principal obstáculo para recibir formación para un 26% de los encuestados, seguido por un 13% por las dificultades horarias y, en menor medida, los problemas de conciliación y la mala distribución geográfica de las acciones formativas.
- ✓ Un 26% de las respuestas consideran que la formación ofrecida no se ajusta a sus necesidades, un 42% indican que no le interesa o no quieren formación añadida. Pese a lo anterior, nueve de cada diez trabajadores que reciben formación la consideran positiva y la aprueban en su conjunto.
- ✓ Uno de cada dos trabajadores prefiere recibir formación presencial, aunque seguido de cerca por un 42% que prefiere la modalidad *on line*.
- ✓ Los trabajadores demandan en un 49% de las respuestas una mayor especialización de los cursos y que estén adaptados a la realidad del sector unido a un 26% que proponen un mayor contenido práctico de los cursos.
- ✓ Un 27% de los encuestados manifiestan que tienen carencias en su preparación y de ellos uno de cada dos la relacionan con la prevención de

riesgos laborales y un 12% requiere normativa laboral actualizada, A partir de estas carencias más generalizadas se demanda mayor preparación en materia de atención al cliente, mercancías peligrosas, primeros auxilios, transporte internacional, etc.

- ✓ Cabe destacar que sólo a un 18% de los trabajadores del sector afirma conocer la existencia de una oferta formativa específica de la Junta de Extremadura para personas ocupadas. Las fuentes de ese conocimiento son principalmente tres y se relaciona en un 29% con la información facilitada de los sindicatos, un 24% de web oficiales y un 18% a través de redes sociales. Sólo 8 de cada cien trabajadores considera que la oferta formativa de la Junta de Extremadura se ajusta a sus necesidades.
- ✓ Un 45% de los encuestados considera que tiene carencias formativas en su puesto de trabajo y las identifica en un 31% con competencias específicas, en un 26% con conocimientos actualizados y en un 17% con la mejora de habilidades.
- ✓ Las propuestas de formación más solicitadas por los trabajadores se concretan en un 15% en atención al cliente, en un 14% en control, supervisión y manipulación de cargas. Un 13% demanda formación en digitalización, seguida muy de cerca el 12% de necesidades no cubiertas en materia de transporte de mercancías peligrosas. Otras demandas de formación se dirigen, aunque en menor medida, a la gestión de almacenes y pedidos, al comercio internacional. la limpieza y mantenimiento preventivo del vehículo y las operaciones con carretillas y grúas. El marketing postventa, la gestión de compras y la trazabilidad son otras demandas menos relevantes.
- ✓ Las necesidades específicas no cubiertas de formación se concretan en la atención al cliente y/o viajero, la digitalización, en particular lo relacionado con el tacógrafo digital, mercancías peligrosas, en particular el Acuerdo ADR, salud laboral, control y manipulación de cargas y gestión de almacenes.
- ✓ De forma añadida hay una serie de competencias que se precisan en torno a conducción eficiente, inteligencia artificial, trazabilidad, conducción en condiciones adversas, extinción y prevención de incendios, vehículos pesados, productos perecederos, entre otras.
- ✓ En competencias transversales demandadas destacan la prevención de riesgos laborales con un 23% de los encuestados, primeros auxilios (19%), formación en gestión y motivación de equipos (14%) seguido de cerca por los idiomas (13%).

- ✓ En cuanto a la metodología de la impartición de la formación que resulta determinante en este sector, seis de cada diez trabajadores encuestados prefieren el horario de mañana para los cursos, el 43% prefiere dos horas diarias, el 40% señala la preferencia por dos días a la semana. Uno de cada dos trabajadores prefiere un curso intensivo y uno de cada tres un formato de taller práctico. Finalmente, un 62% es partidario por mitades de organizar un mismo curso que pueda ser realizado para diversos trabajadores de la misma empresa o un contenido de conocimientos generales de un tema.

3.- Las claves de las entrevistas:

- ✓ Las empresas del sector consideran que la oferta formativa es escasa y poco útil porque no se adapta a las necesidades específicas del sector ni siquiera geográficamente.
- ✓ Las empresas del sector de mayor tamaño identifican obstáculos para la formación en la falta de tiempo -no es posible liberar al personal para formarse- en la carencia de una cultura formativa y la descoordinación entre la oferta y la demanda real. Las empresas pequeñas señalan dificultades más concretas en términos de desplazamientos, horarios, falta de oferta formativa local, un diseño formativo pensado para empresas de tamaño más grande, además de señalar la desmotivación y el hecho de considerar que las acciones formativas no son útiles.
- ✓ Con vistas a programaciones formativas futuras las empresas recomiendan acciones vinculadas con la digitalización, la internacionalización, movilidad sostenible, la gestión de pedidos *on line*, cargas especiales, atención al cliente, optimización de rutas, trazabilidad, conducción eficiente, entre otras.
- ✓ Con el objetivo de mejorar el sistema las empresas demandan más flexibilidad horaria, más formación *on line*, simplificar la burocracia, actualizar el catálogo formativo de forma participativa, ampliar la oferta en las comarcas, y una mayor coordinación entre empresas y centros de formación profesional. Se muestra la preferencia por cursos muy prácticos y de corta duración y por facilitar la formación en fines de semana o a través del móvil.
- ✓ Con perspectivas de futuro se consideran competencias profesionales estratégicas para el sector las relacionadas con la digitalización (logística 4.0, gestión de almacenes automatizados, uso de aplicaciones de gestión de entregas, planificación logística y digitalización de documentos, gestión integral del almacén, y normativa GMP, logística inversa y optimización de procesos y gestión de incidencias). Además, se incide en conducción segura, eficiencia del combustible, mantenimiento preventivo, etc.

- ✓ Las empresas consideran que para motivar a los trabajadores para realizar cursos hay que incidir en la promoción de la formación como requisito de promoción interna, involucrar a mandos intermedios, vincularla con la mejora de la seguridad y reconocer las horas formativas como créditos bonificables. Esto podría complementarse con bonificaciones (mejoras salariales, promociones internas).
- ✓ Las acciones formativas transversales preferidas por las empresas se dirigen hacia la prevención de riesgos laborales, la atención al cliente, el trabajo en equipo, habilidades sociales, gestión ambiental, liderazgo, entre otras.
- ✓ La falta de relevo generacional y escasez de conductores jóvenes es la principal problemática que plantean los empresarios del sector. Además, se detectan carencias en personal cualificado, digitalización, y en la antigüedad de la flota de vehículos. En las empresas de mensajería se detecta una alta temporalidad y la elevada competencia con grandes plataformas y en las de almacenamiento preocupan los costes energéticos.
- ✓ Las oportunidades de futuro que detectan las empresas del sector pasan por el transporte internacional, el comercio electrónico, la automatización, la electrificación de los vehículos y sistemas inteligentes de transporte y la diversificación de servicios logísticos.
- ✓ Las empresas del sector formulan propuestas como la creación de un centro de formación sectorial en Extremadura, impulsar la formación práctica, el fomento de redes de cooperación interempresarial e incluir formación específica para trabajadores autónomos del transporte.
- ✓ Los representantes de los trabajadores valoran de forma positiva la formación como un factor de desarrollo profesional pero avisan de que no existen incentivos reales para llevarla a cabo por ser insuficiente o por cuestiones organizativas al desarrollarse fuera del horario laboral y, en ocasiones, en lugares distantes del centro del trabajo y/o residencia. De cara al futuro consideran que para mejorar el sistema es preciso que las empresas tomen conciencia cierta de la formación para los trabajadores y aporten facilidades efectivas para su impartición, comenzando por los horarios.
- ✓ Entre las competencias que los trabajadores consideran estratégicas están las propias de las funciones propias de cada profesión en todo lo relacionado con las mercancías y los viajeros, pero toma mayor presencia el desarrollo de instrumentos digitales aplicados y la formación en la actualización de la normativa aplicable al sector. En competencias transversales destacan la prevención de riesgos laborales y conocimientos digitales.

- ✓ Los representantes de los trabajadores consideran que el sector precisa de un mayor volumen de personal cualificado y para cubrir esta carencia es preciso una mejora de las remuneraciones y un mayor reconocimiento de los profesionales del sector.

4.- Consideraciones Finales

El sector del transporte y almacenamiento atraviesa un momento de transición y también de transformación influido por grandes tendencias que alimentan su crecimiento como son la internacionalización, la digitalización, los cambios de patrones de consumo alimentados por el auge del comercio electrónico y la movilidad sostenible. Al mismo tiempo se enfrenta a retos importantes como el envejecimiento de la población ocupada y el relevo generacional.

En este escenario, la formación continua de los trabajadores representa un aspecto clave para garantizar una fuerza laboral capacitada y adaptada a las exigencias tecnológicas, operativas y sostenibles actuales.

El sector, de forma genérica, se presenta bastante heterogéneo con un amplio volumen de casuísticas posibles. De este modo y dada la diversidad de perfiles profesionales que pueblan el sector existe una amplia gama de demandas formativas. Algunas actividades son intensivas en mano de obra, de forma que sus habilidades son fundamentales. En todo caso, las formaciones que requieren unos puestos u otros son bastante dispares, aunque todas ellas se relacionan directamente con competencias técnico profesionales:

- ✓ En el caso del transporte de mercancías, se demanda todo lo relacionado con la actualización de la normativa aplicable (aduanas, conducción, movilidad sostenible, seguridad vial, vehículos pesados) el control, gestión, supervisión y manipulación de cargas, transporte de mercancías peligrosas, productos perecederos, comercio internacional, gestión administrativa, tacógrafo digital, GPS, ciberseguridad, limpieza y mantenimiento preventivo del vehículo, inspección y actualización de vehículos, conducción en condiciones adversas, operaciones con grúas, optimización de rutas, la gestión de compras o la trazabilidad.
- ✓ En el caso del transporte de viajeros se manifiesta la necesidad de abordar una oferta formativa en temas relacionados con la atención al cliente, resolución de conflictos, nuevas tecnologías aplicadas al transporte urbano e interurbano, transporte de personas con movilidad reducida o discapacidad, protocolos de evacuación de viajeros, actualización de autobuses, conducción eficiente.
- ✓ En el caso del almacenamiento y los servicios logísticos y de mensajería: la adopción de sistemas de gestión, calidad y seguimiento, trazabilidad, gestión administrativa, sistemas de almacenaje inteligente, marketing postventa,

preparación de pedidos, comercio electrónico, gestión de devoluciones, actualizaciones técnicas, sistemas de localización de mercancías, gestión de residuos, prevención y extensión de incendios, vehículos eléctricos e híbridos y otras formaciones más tradicionales como las operaciones con carretillas elevadoras y grúas.

A ello hay que unir demandas formativas comunes en varios ámbitos:

- ✓ La creciente complejidad y tecnificación de los procesos en el sector conlleva la necesidad de adquirir habilidades avanzadas en digitalización y automatización, en particular, en el ámbito logístico que se transforma a marchas forzadas con tecnologías emergentes como la inteligencia artificial, *big data*, sistemas de comunicación digital para conductores, tecnologías de diagnóstico remoto.
- ✓ Siendo el transporte uno de los sectores que destaca por su alta siniestralidad y la gravedad de los accidentes los trabajadores del sector consideran prioritaria a prevención de riesgos laborales y el fomento de la salud laboral en materias como EPIS, golpes, caídas, protección frente al calor, salud mental, etc.
- ✓ Competencias transversales en materia de primeros auxilios, gestión y motivación de equipos, idiomas, redes sociales, comunicación y habilidades sociales.

En conclusión, dentro de la sociedad actual tan interconectada, el sector de transporte y almacenamiento es especialmente importante para alimentar el dinamismo de la economía extremeña y la viabilidad y competitividad de sus empresas, por lo que la función de la formación ocupacional del capital humano se revela como fundamental.

XIII BIBLIOGRAFIA

Informe provincial del mercado laboral 2024. Observatorio de las Ocupaciones. SEPE

Estadística Estructural de Empresas del sector servicios 2023. INE

El mercado laboral en Extremadura en cifras. SEXPE

Estudio de evolución y tendencias del sector de transporte de pasajeros por carretera. FUNDAE. Abril 2025

Estudio de evolución y tendencias del sector de transporte de mercancías por carretera. FUNDAE. Abril 2025

Estrategia Logística de Extremadura 2030

Plan Extremeño de Movilidad Sostenible 2030

Encuesta de Población Activa. INE

Censo de Almacenes y Plataformas Logísticas. Alimarket

Observatorio del transporte y la logística en España. Informe 2024. Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Diagnóstico de las necesidades formativas del sector del transporte de mercancías por carreteras en Castilla-La Mancha. Consejería de Economía, Empresas y Empleo. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha 2019.

Necesidades formativas de las ocupaciones. Observatorio de las Ocupaciones del SEPE. 2025