



Dirección General de Transporte Terrestre

**Memoria Anual del Sector
Nacional del Transporte
por Carretera
2009**

Diciembre 2010

Contenido

Barómetro sectorial	2
1. Introducción.....	4
1.1 Objetivos básicos de la Memoria Anual	4
1.2 Principales hitos del sector en los últimos años	4
1.3 El papel de la DGTT en el mercado nacional	8
2 El sector en la Unión Europea	9
2.1 Visión general.....	9
2.2 Marco competitivo.....	17
2.3 Marco político y regulatorio	26
3 El sector en España.....	29
3.1 El mercado del transporte de viajeros por carretera.....	30
3.2 El mercado del transporte de mercancías por carretera.....	43
3.3 Situación socio-laboral	58
3.4 Intermodalidad y sostenibilidad.....	69
3.5 Seguridad y tacógrafo digital	75
3.6 Funcionamiento del mercado: transparencia y competencia.....	79
3.7 Otros aspectos del mercado español del Transporte por Carretera	84
4 La Dirección General de Transporte Terrestre	87
4.1 Organización y funciones	87
4.2 Principales actuaciones desarrolladas por la DGTT en los últimos años	89
4.3 Planes futuros.....	91
Fuentes de información empleadas	93

Barómetro sectorial

El sector en la UE

Macromagnitudes UE-27										
PIB general		2009	Año ant.	Empleo del Sector			2007	Año ant.		
Δ PIB constante (%)		-4,2	0,5	<i>Millones de empleados</i>						
Δ PIB corriente (%)		-5,7	0,8	Transporte viajeros			2,0	1,8		
Valor Añadido del Sector		2007	Año ant.	Transporte de mercancías			3,0	2,8		
<i>Miles de millones de euros</i>				Actividades anexas			2,3	2,2		
Transporte viajeros		56,5	53,6	Parque automovilístico			2007	Año ant.		
Transporte de mercancías		105,4	100,0	<i>Millones de vehículos</i>						
Actividades anexas		152,4	139,8	Autobuses			0,8	0,8		
Transporte de viajeros carretera (autobuses y taxis)		56,5	6,0	Vehículos de carga			33,2	32,1		
Transporte mercancías carretera		105,4	15,2	8,9	9,3	9,5	5,2	2,2	0,7	
Actividades anexas		170,0	15,3	12,8	16,2	13,8	12,6	7,0	1,6	
Actividad				42,3	37,1	20,3	17,9	7,9	2,7	
Autobús	<i>Miles de Millones Viaj.-Km (2008)</i>	546,7	60,9	63,5	52,0	48,5	103,9	12,5	10,9	
Mercancías (pesados)	<i>M. de Mill. Tn-Km (2008)</i>	1.878	243	342	163	206	175	78	39	
Parque automovilístico										
Nº de autobuses	<i>Miles (2008)</i>	817	62	75	114	93	98	11	15	
Vehic. carga (incl furgonetas)	<i>Miles (2008)</i>	33.026	5.192	2.647	3.652	5.570	4.438	951	1.829	
Vehic. de carga menores de 5 años %		38	38	45	46	41	37	41	38	
Dimensión empresarial (2007)										
Transp. de viajeros por carretera	<i>Nº de empleados por empresa</i>	5,8	2,7	12,3	18,1	7,3	6,5	11,5	3,2	
Transp. de mercancías por carretera		4,9	3,0	9,1	8,7	8,7	3,7	14,4	5,7	

El sector en España

Magnitudes e indicadores generales			
PIB general			
	2009	Año ant.	
Δ PIB constante (%)	-3,7	0,9	●
Δ PIB corriente (%)	-3,4	2,0	●
Valor Añadido del Sector			
	2007	Año ant.	
<i>Millones de Euros</i>			
Transporte de viajeros en autobús	5.989	5.629	●
Transporte de mercancías	15.222	14.259	●
Cuota de mercado			
	2009	Año ant.	
<i>% sobre la totalidad del subsector en transporte interior</i>			
Transp. de viajeros en autobús	12,6	13,5	●
Transp. de mercancías	86,8	85,9	●
Parque automovilístico			
	2008	Año ant.	
<i>Miles de vehículos</i>			
Autobuses (DGT)	62,2	61,0	●
Vehículos de carga autorizados (DGTT)	559	575	●
Empleo del Sector			
	2008	Año ant.	
<i>Ocupados totales</i>			
Transp. de viajeros (incluye taxi)	183.546	171.903	●
Transp. de mercancías (pesados y ligeros)	417.780	424.244	●
Trabajadores autónomos			
	Año	Año ant.	
<i>% sobre el total</i>			
Transp. en autobús (2007-2006)	3,0	3,1	●
Transp. de mercancías (2008-2007)	31,0	30,4	●
Empleados por empresa			
	Año	Año ant.	
<i>Número medio de empleados</i>			
Transp. en autobús (2007-2006)	21,0	19,2	●
Transp. de mercancías (pesados y ligeros)	3,0	3,0	●
Retribución media			
	2007	Año ant.	
<i>Euros</i>			
Transp. en autobús (urbano e interurbano)	24.229	23.333	●
Transp. de mercancías (pesados y ligeros 2008)	19.378	20.310	●

Transporte de viajeros en autobús				
Autorizaciones				
	2009	Año ant.		
Autorizaciones totales de autobús	42.449	43.966	●	
Ratio de autorizaciones por empresa	10,9	10,4	●	
Líneas regulares estatales				
	2009	Año ant.		
Concesiones	Número	102	103	●
Longitud de la red	Km	84.917	80.016	●
Viajeros totales	Millones	45,6	64,963	●
Viajeros/kilómetro	Millones	6.396	7.366	●
Tasa de ocupación	Viajeros/autobús	23,2	24,3	●
Recaudación	Millones de Euros	346,8	384,3	●
Tarifa usuario ponderada	Céntimos/Km	5,99	5,94	●
Demanda (estadísticas del INE)				
	2009	Año ant.		
<i>Millones de viajeros transportados</i>				
Transporte discrecional		182	201	●
Transporte regular		1.075	1.106	●
Ingresos de explotación				
	2007	Año ant.		
<i>Millones de euros</i>				
Todo el segmento viajeros carretera		8.819	7.938	●
Rentabilidad sobre ventas (ROS)				
	2005	Año ant.		
<i>Beneficio neto sobre ventas (%)</i>				
Todo el subsector de autobuses		0,1	1,3	●
Transporte discrecional		2,0	4,8	●
Transporte regular-discrecional		3,9	4,2	●
Coste medio por Km recorrido				
	01/01/2009	Variación año ant.		
<i>Servicio discrecional</i>				
Autobús de + de 55	Euros/Km	1,373	-3,4%	●

Transporte de mercancías por carretera				
Autorizaciones				
	1/1/09 o último dato comparable	1-1-08		
<i>En servicio público y privado</i>				
Vehículos pesados	388.123	402.495	●	
Vehículos ligeros	170.830	172.112	●	
Autoriz. empresa (pesados en serv. público)	3,65	3,54	●	
Autoriz. empresa ligeros en serv. público)	1,93	1,92	●	
Autoriz. empresa (pesados en serv. privado)	2,14	2,19	●	
Autoriz. empresa ligeros en serv. privado)	1,44	1,43	●	
Oferta				
	1/1/09 o último dato comparable	1-1-08		
<i>Miles de Tn. para servicio público y privado</i>				
Vehículos pesados	7.002	7.064	●	
Vehículos ligeros	302	306	●	
Demanda, vehículos pesados (EPTMC)				
	2009	Año ant.		
<i>Excepto transporte urbano</i>				
Toneladas transportadas	Millones	1.264	1.542	●
Toneladas-kilómetro	Miles de Millones	209	239	●
Evolución económico-financiera				
	Año	Año ant.		
Ingresos de explotación (08-07 Millones €)	38.725	36.352	●	
Rentabilidad sobre ventas (%) (2005-2004)	1,8	2,5	●	
Costes directos por Km recorrido				
	31/10/2009	Variación año ant.		
<i>Euros/Km</i>				
Articulado de carga general	0,950	-6,5%	●	
Tres ejes de carga general	0,884	-5,2%	●	
Dos ejes de carga general	0,801	-5,0%	●	
Frigorífico (articulado)	1,012	-7,3%	●	
Cisterna (químicos)	1,050	-5,9%	●	
Cisterna (alimentos)	0,942	-6,3%	●	
Portavehículos	0,930	-6,7%	●	
Portacontenedores	0,992	-6,1%	●	
Graneles	0,940	-6,7%	●	

1. Introducción

1.1 Objetivos básicos de la Memoria Anual

En enero de 2008, la Dirección General de Transporte Terrestre (en adelante DGTT), por aquel entonces Dirección General de Transportes por Carretera, publicó la primera Memoria Anual del Sector Nacional del Transporte por Carretera, referida al ejercicio 2006.

Más allá de sus funciones de ordenación, regulación e inspección general en el ámbito del transporte por carretera, la DGTT ha venido destinando gran parte de sus esfuerzos a mantener una conexión directa y abierta con el sector en su sentido más amplio (asociaciones empresariales, agentes sociales, cargadores, resto de administraciones y la comunidad económica en general). Dentro de este contexto, la DGTT mantiene una preocupación permanente por satisfacer un doble objetivo: por un lado, propiciar el acercamiento continuo y actualizado a la realidad del sector y a sus principales variables y tendencias de evolución en aspectos cuantitativos y cualitativos, y por otro, mantener una comunicación permanente con todos los agentes del mercado nacional.

Con el fin de dar cumplimiento a ambos objetivos, la DGTT consideró de gran interés redactar y difundir con carácter anual una “Memoria del Sector Nacional del Transporte por Carretera” en la que se sintetizara, a partir de los correspondientes estudios y de las distintas estadísticas disponibles, la realidad del sector nacional y europeo, tanto en su ámbito de mercancías como de viajeros, complementándola con la explicación de los objetivos, estrategias y actividades desarrolladas por la propia DGTT.

Tras un paréntesis de cerca de tres años en el que se han sucedido multitud de circunstancias internas, en el propio sector, y externas, en la coyuntura económica internacional, la DGTT ha retomado la Memoria Anual del sector, que se actualiza hasta el ejercicio 2009 con los datos disponibles más recientes.

En la presente Memoria, que ha sido elaborada por la DGTT con la asistencia técnica de la firma consultora ARUP, se aborda la situación de dos ámbitos operativos diferentes: el transporte de viajeros y el de mercancías, a los que se hace referencia como “subsectores” y que, con carácter general, se analizan por separado, salvo en aquellos aspectos en que mantienen elementos comunes, especialmente en el ámbito normativo y regulatorio.

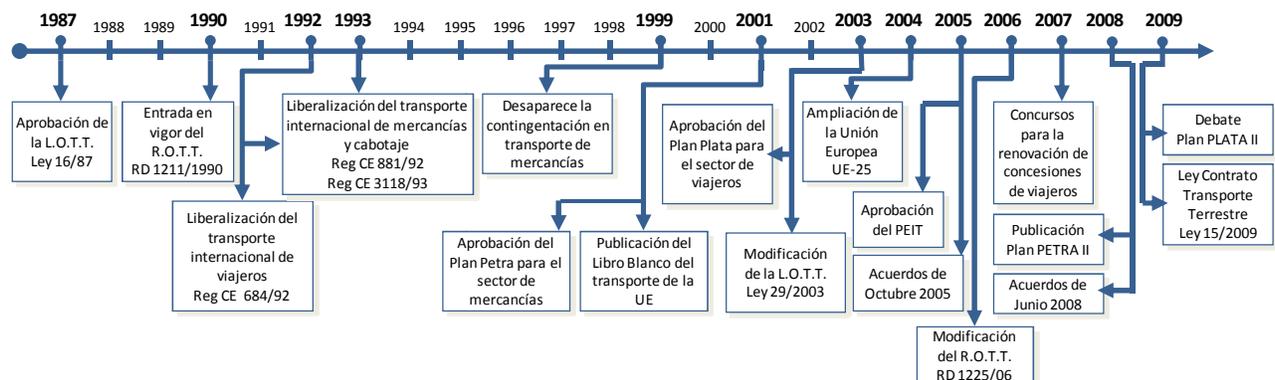
En esta nueva edición, lo más destacable respecto a la anterior Memoria del 2006 es lo siguiente:

- Un cambio significativo del contexto económico general motivado por el impacto de la recesión económica, cuyos efectos se han sentido de forma muy notable en la actividad del sector del transporte por carretera.
- A pesar de lo anterior, la consolidación de un mercado más amplio en el contexto europeo por la ampliación de la UE-15 a la UE-27.
- En el contexto nacional, la actualización de los planes sectoriales PETRA y PLATA, así como el desarrollo e incorporación de un importante número de medidas en el sector como consecuencia de los acuerdos que el Gobierno alcanzó con el Comité Nacional del Transporte por Carretera en el mes de junio de 2008.

La Memoria Anual pretende sintetizar, a grandes rasgos, la realidad del sector a nivel nacional y europeo y, además, resumir con carácter general las actuaciones la DGTT a lo largo del año 2009 y sus planes futuros.

1.2 Principales hitos del sector en los últimos años

Figura 1 – Principales hitos sectoriales de los últimos años



Ley y Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (L.O.T.T. y R.O.T.T.)

Una recapitulación histórica de los principales hitos del transporte por carretera obliga a remontarse a la L.O.T.T. Esta Ley, que fue aprobada en el año siguiente a la incorporación española a la UE, ha servido para mantener un sistema común de transporte terrestre y una unidad de mercado en todo el territorio español, dentro del más estricto respeto a las competencias de las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales.

La L.O.T.T. representó, entre otros aspectos, la flexibilización de la ordenación del transporte y un mayor grado de autonomía en el tejido empresarial, siempre en conjunción con una graduación del intervencionismo administrativo que se ha ido adaptando a las necesidades de cada momento.

Tres años después, en septiembre de 1990, se publica el Reglamento (R.O.T.T.) que, aún siendo desarrollo específico de la Ley, adquiere cierta sustantividad propia en muchos aspectos e incorpora las últimas prescripciones de la UE sobre la materia.

Tanto la Ley como el Reglamento, han ido adaptándose a las circunstancias del mercado, siendo buena prueba de ello las distintas modificaciones que durante su vigencia se han ido incorporando a sus textos. En este sentido, las principales modificaciones realizadas sobre el texto de la L.O.T.T. fueron incorporadas en la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado del transporte por carretera y en la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

Por su parte, las principales modificaciones realizadas en el texto del Reglamento desde su aprobación tuvieron lugar en 1997 (RD 1136/97, de 11 de julio), en 1999 (RD 1830/99 de 3 de diciembre), en 2002 (RD 366/02, de 19 de abril), en 2006 (RD 1225/06, de 27 de octubre) y, más recientemente, en 2010 (RD 919/10, de 16 de julio).

La L.O.T.T. y el R.O.T.T. han servido para mantener un sistema común de transporte en todo el territorio español y, asimismo, para incorporar a la regulación nacional el acervo comunitario de la UE.

Liberalización del transporte internacional de viajeros y mercancías en el marco de la UE

En el año 1992, la UE dio un paso decisivo en la liberalización del sector del transporte por carretera con los Reglamentos 684/92 y 881/92. En virtud del primero se establece la libre prestación de servicios regulares de viajeros entre estados de la UE, sin que las Administraciones estatales puedan denegar las autorizaciones.

El Reglamento 881/92, por su parte, estableció el acceso a los servicios de transporte de mercancías entre estados miembro a través de la licencia comunitaria. En 1993, se completa el proceso con la liberalización del cabotaje de mercancías a tenor del Reglamento 3118/93.

Desaparición de la contingentación en el transporte de mercancías

Hasta el año 1999 la oferta de transporte público de mercancías estuvo controlada directamente por la Administración a través del número de autorizaciones de transporte existentes en el mercado (popularmente conocidas como “tarjetas”).

La Orden Ministerial de 24 de agosto de 1999 representó la desaparición de dicho régimen de contingentación de la oferta, flexibilizando el acceso a nuevas autorizaciones pero, a su vez, condicionando aquéllas al cumplimiento de condiciones cualitativas.

Esta Orden, que venía a dar desarrollo al régimen de autorizaciones previsto en el R.O.T.T. de 1990, puso fin a las restricciones que limitaban la entrada de nuevas empresas o el crecimiento de las existentes. La citada Orden ha estado en vigor hasta la publicación, en marzo de 2007, de una nueva Orden reguladora del régimen de autorizaciones que adapta éste a las últimas modificaciones introducidas en 2006 en el R.O.T.T.

La O.M. de 24-08-99 puso fin al régimen de contingentación del transporte de mercancías y a las restricciones para el crecimiento o entrada de nuevas empresas.

El Libro Blanco del Transporte

En septiembre de 2001, la Comisión de la UE publicó el Libro Blanco del Transporte, documento en el que se reflejaba la política europea en materia de transportes hasta el año 2010. En este sentido se puso de manifiesto una apuesta inequívoca por la intermodalidad como fórmula para acabar

con los tradicionales problemas de congestión, impacto medioambiental y seguridad.

El contenido del Libro Blanco y su posterior revisión, realizada en 2006, se aborda con más nivel de detalle en el apartado 2.2 de esta Memoria.

Los Planes Petra y Plata

Tanto el Plan Petra, dirigido al sector de mercancías y aprobado originariamente en el año 2001, como el Plan Plata, referido al ámbito de viajeros y con origen en 2003, representaron una auténtica innovación en la regulación del mercado del transporte al establecer un marco general de actuaciones conjuntas del sector en el que participaban todos los agentes y cuyo fin último era la modernización y la consecución de un posicionamiento competitivo para su tejido empresarial.

En ambos planes se puso especial énfasis en la necesidad de equilibrar adecuadamente la estructura empresarial del sector, proponiéndose, además, numerosas líneas estratégicas relacionadas con los sistemas de comercialización, las nuevas tecnologías, la formación, la seguridad, etc.

Tras un ciclo de varios años de vigencia ambos planes han visto revisado su contenido. En el caso del transporte de mercancías, en el año 2008 se publicó el Plan PETRA II en donde se presentaba un nuevo enfoque estratégico para el sector basado en dos bloques de actuación: uno dirigido a las Administraciones Públicas y otro al tejido empresarial.

Durante el 2009, la DGTT y las asociaciones sectoriales del ámbito del transporte de viajeros han debatido en profundidad la revisión del Plan PLATA. El resultado de dichos trabajos ha quedado reflejado en el año 2010 con el nuevo Plan PLATA 2010-2014.

Figura 2 – Esquema del Plan PETRA II (2007-2012)

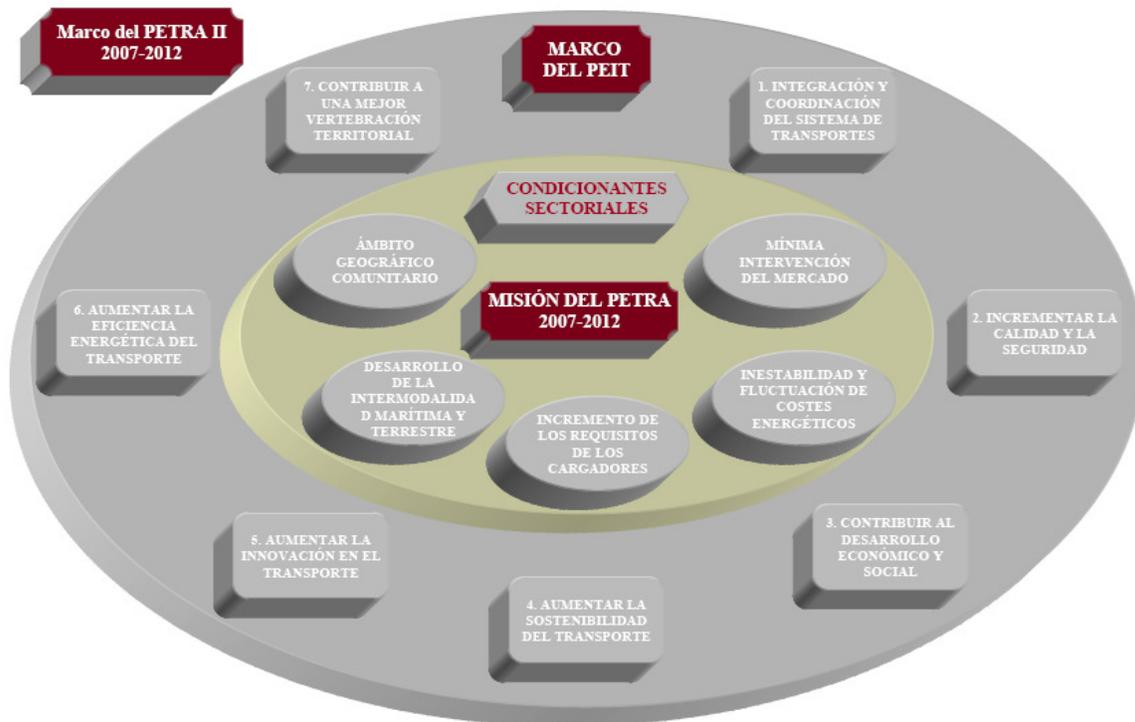
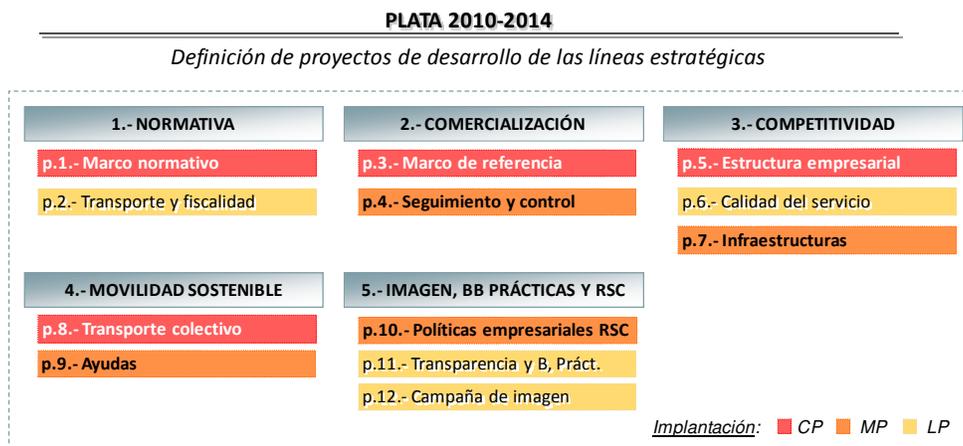


Figura 3 – Esquema del Plan PLATA 2010-2014



La ampliación de la UE

El año 2004 supuso la mayor ampliación de la historia de la UE, con la incorporación simultánea de 10 nuevos estados miembro. La Europa de los 15 pasó a ser la Europa de los 25, adhiriéndose gran parte de los estados de la denominada Europa del Este, proceso que ha continuado hasta 2007 con la incorporación de Rumania y Bulgaria.

Como consecuencia de estas incorporaciones, el marco territorial del mercado se amplía significativamente, pero también se incrementan los niveles de competencia en el transporte por carretera procedentes de economías emergentes más próximas, desde el punto de vista geográfico, a los núcleos de producción y consumo más importantes de Europa.

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005-2020)

En el año 2005 el Ministerio de Fomento publicó el PEIT, plan estratégico cuyos objetivos básicos son contribuir al desarrollo económico y la competitividad, fortalecer la cohesión social y territorial, incrementar la calidad y seguridad (en las infraestructuras y en el transporte) y contribuir a la movilidad sostenible.

En el marco del transporte por carretera los principales efectos del PEIT, aparte de las revisiones de la normativa sectorial, se traducen, entre otros, en un aumento de la seguridad y la inspección (tacógrafo digital), un nuevo marco para la formación, la concertación con Comunidades Autónomas, un clima de cooperación con los operadores y un incremento de la calidad y los derechos de los usuarios.

Los acuerdos de octubre 2005

El 18 de octubre de 2005, el Comité Nacional del Transporte y el Ministerio de Fomento alcanzaron un acuerdo que incluía un conjunto de 44 medidas destinadas a mejorar las condiciones de transparencia y competencia en el sector, acuerdo que fue aprobado por el Consejo de Ministros de 21 de octubre.

Entre las medidas más novedosas y relevantes del acuerdo se incluye la regulación de la actualización automática de los precios del transporte de mercancías y viajeros en función de los incrementos del precio del petróleo y el compromiso para definir las condiciones para la entrada en vigor del “gasóleo profesional” a partir de 2007.

Pero adicionalmente se aprobaron muchas más medidas destinadas a subsanar otros problemas que existían en el sector:

- Combatir la economía sumergida y las prácticas desleales en el sector, mediante el aumento de la actividad inspectora de la DGTT y la participación más activa del Servicio de la Competencia.
- Mitigar el impacto fiscal de determinados impuestos (seguros e impuestos especiales sobre hidrocarburos).
- Mejorar las condiciones sociolaborales: dotaciones para el abandono de la actividad de trabajadores autónomos, revisión del catálogo de enfermedades profesionales, mejora de la formación y creación de la Mesa Social.
- Facilitar el saneamiento financiero de las empresas mediante el aplazamiento de cotizaciones sociales, el aumento de las líneas de préstamos ICO y de las líneas de avales de las Sociedades de Garantía Recíproca.
- Promover una Ley del Contrato de Transporte Terrestre.

Los acuerdos de octubre 2005 supusieron un hito esencial en las relaciones entre transportistas y cargadores, principalmente porque se regula la actualización automática de los precios del transporte en función de la evolución del precio del carburante.

Concursos para la renovación de las concesiones de transporte de viajeros (2007)

El ejercicio 2007 fue un punto de inflexión en la historia más reciente del transporte de viajeros por carretera dado que, a partir de ese año, se inició un periodo de vencimiento de todas las concesiones administrativas de servicios de transporte regular de uso general de ámbito estatal y el paulatino comienzo de los procesos de licitación pública para su adjudicación. Se puso en marcha, por tanto, una etapa de competencia por el mercado que se prolongará hasta el año

2018 y que supondrá la renovación de la totalidad de las 100 concesiones vigentes en la actualidad.

Según se explica en el apartado 3.9 de esta Memoria, la DGTT planificó la tramitación de los concursos públicos, buscando para ello un consenso con todos los agentes del sector directamente relacionados con este asunto, con el fin de establecer las bases o directrices generales en las que dicho proceso de competencia se habría de sustentar, al-

canzándose un acuerdo sectorial que se vio reflejado en un protocolo de apoyo que fue suscrito en marzo de 2007 por

las principales asociaciones del sector.

Los acuerdos de junio de 2008

Después de las movilizaciones iniciadas por algunas asociaciones del sector, la Administración General del Estado y los Departamentos de Transporte de Mercancías y Transporte de Viajeros del Comité Nacional del Transporte alcanzaron sendos acuerdos con fecha 11 y 19 de junio de 2008, respectivamente, que incluían un amplio número de medidas que afectaban a siete departamentos ministeriales, destinadas a propiciar la adaptación del sector a las nuevas circunstancias de la coyuntura económica, y en particular:

- Reforzar la capacidad de negociación mercantil del sector.
- Facilitar la adecuación de los precios a los costes.
- Facilitar la reestructuración del sector.

- Reducir las cargas fiscales.
- Reducir los costes de cotización y de gestión ante la Seguridad Social.
- Promover la modificación de la normativa comunitaria para facilitar su actividad.
- Mejorar la cualificación de conductores y nuevas titulaciones.
- Revisar restricciones a la circulación impuestas por tráfico y suavizar el capítulo sancionador.
- Favorecer la transparencia del mercado en los precios del combustible y reducir el consumo y la dependencia del gasóleo.

Los acuerdos de junio de 2008 pretendían facilitar la adopción de ajustes y actuaciones para superar las dificultades originadas por la escalada de los precios del gasóleo y la caída de la actividad.

La Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías

El 11 de noviembre de 2009 se promulgó la Ley 15/2009 del contrato de transporte terrestre de mercancías. Hasta ese momento la regulación de este tipo de contratos venía recogida en el Código de Comercio de 1885 y no se hallaba en condiciones de dar respuesta a las necesidades del transporte actual.

La nueva Ley ha servido para modernizar la regulación adaptándola a la vigente en el ámbito internacional, clarificar el régimen de responsabilidad del transportista, definir

los derechos y obligaciones de las partes contemplando las diferentes incidencias que se producen con ocasión del transporte y aumentar la seguridad jurídica al definir la posición de los distintos sujetos que intervienen en un mismo transporte.

Asimismo, se determinan las normas aplicables al transporte multimodal y se establecen normas especiales para el contrato de mudanza adaptadas a sus especiales características.

La nueva Ley ha servido para adaptar la regulación del contrato de transporte terrestre a la de los países de nuestro entorno, clarificar el régimen de responsabilidad del transportista y determinar las normas aplicables al transporte multimodal.

1.3 El papel de la DGTT en el mercado nacional

Dentro del marco nacional y en el entorno de la UE, el papel de la DGTT, como Administración Pública reguladora del sector del transporte por carretera a nivel nacional, se concreta en velar por la existencia de un sistema de transporte que garantice la seguridad, que facilite la modernización y el posicionamiento competitivo del tejido empresarial y que sea sostenible.

La consecución de tales fines se pretende orientar a través de la coordinación y la cooperación, tanto con las restantes administraciones públicas (comunidades autónomas, entidades locales y otros ministerios) como con los operadores del sector, a la vez que se pretende optimizar el papel de la DGTT como regulador del sector.

2 El sector en la Unión Europea

2.1 Visión general

El objetivo de este apartado es ofrecer una visión global de la reciente evolución del sector transporte por carretera en el marco de la UE.

En función de las fuentes de información disponibles a escala europea, principalmente obtenidas a través de la oficina europea de estadística Eurostat (Statistical Office of the European Communities), el desarrollo de este apartado se ha enfocado desde diferentes prismas:

- En primer lugar, presentar una visión macroeconómica al nivel de la UE-27 de la importancia del transporte con carácter general, cuya actividad, a efectos estadísticos, se encuadra dentro del sector TAC (transportes, almacenaje y comunicaciones) y, en particular, de la importancia del transporte por carretera dentro de dicho sector y en el conjunto de la economía.
- Por otra parte, tener la misma visión de forma separada para los países que se incorporaron a la UE en 2004 y 2007.
- Asimismo, conocer cómo ha evolucionado en Europa el reparto del mercado comunitario del transporte entre los diferentes modos y cuáles son las tendencias previstas para el futuro.
- Finalmente, hacer una referencia general al empleo generado por el sector en la UE-27 así como al parque automovilístico agregado.

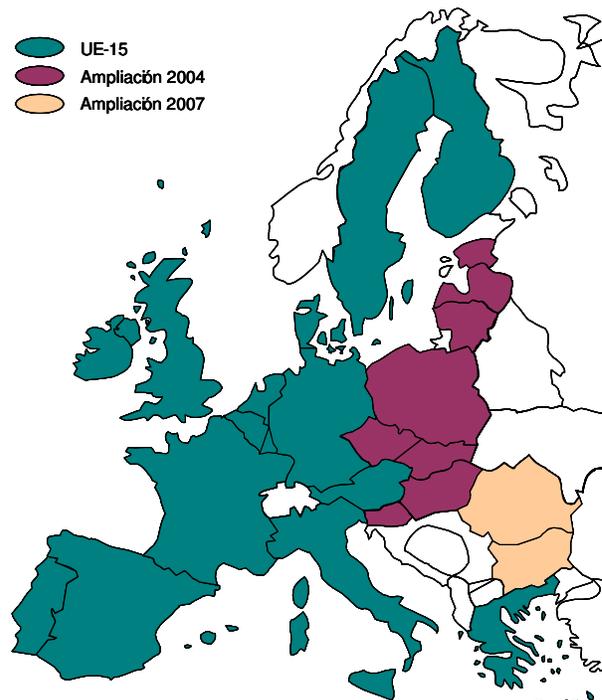
Hay que considerar que la Unión Europea ha incorporado en los últimos años a un total de doce nuevos miembros en dos ampliaciones, mayo de 2004 y enero de 2007.

La menor dimensión económica de los nuevos socios, unida a las diferencias productivas entre nuevos y antiguos miembros (estructura, ciclo económico, etapa de ajuste tras su entrada en la Unión), junto a la falta de información estadística homogénea para un periodo de tiempo relevante, son las causas por las que a lo largo de toda la memoria se han analizado por separado, en su caso, los datos relativos a los 12 nuevos socios.

Desde que en 1995 se produjera la adhesión de Finlandia, Austria y Suecia, el tamaño de la Comunidad se mantuvo

estable (UE-15) durante un largo periodo de tiempo en el que se fueron llevando a cabo pasos decisivos hacia la consecución efectiva del mercado común, no sólo en lo referente a la formación de una unión monetaria (1999), sino en materias relacionadas con la competitividad, el reconocimiento de los derechos sociales, etc.

Figura 4 – La UE y sus últimas ampliaciones



En el horizonte, marcado aun por la profunda crisis económica que atraviesan muchos de los socios de la UE, se barajan nuevas adhesiones como las de Turquía, los países Balcánicos o la de Islandia

Las últimas ampliaciones de la Unión Europea han tenido un impacto notable en la actividad del transporte por carretera, no tanto por el aumento territorial del mercado, sino por la incorporación de economías con mejor acceso a los grandes centros europeos de la producción y el consumo.

Importancia de la actividad del transporte en la economía

En la siguiente tabla se presenta una serie histórica bastante amplia de las magnitudes relativas a la producción (PIB – Producto Interior Bruto) y al valor añadido (VAB – Valor

Añadido Bruto) de toda la economía con carácter general de la UE-27 y, según se ha apuntado, la correspondiente al sector Transporte, Almacenaje y Comunicaciones¹ (TAC).

Tabla 1.- Magnitudes básicas UE-27

	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Tasa media de crecimiento ²	
									2000-2008	2008-2009
PIB pm constante	8.038	8.376	8.574	8.720	8.981	10.706	10.763	10.310	3,7%	-4,2%
PIB pm corriente	9.160	10.057	10.555	10.991	11.583	12.396	12.494	11.785	4,0%	-5,7%
VAB pbásicos	8.152	8.978	9.417	9.781	10.279	11.044	11.179	10.583	4,0%	-5,3%
VAB TAC	571	643	676	695	731	763	769	719	3,8%	-6,6%
VAB (% TAC sobre total)	7,0%	7,2%	7,2%	7,1%	7,1%	6,9%	6,9%	6,8%	-	-

Datos en miles de millones de euros

FUENTE: EUROSTAT

Como puede observarse, el comportamiento del PIB agregado de la UE-27 ha sido estable a largo de todo el periodo hasta llegar al año 2008, momento en el que empieza a ralentizarse para terminar con una drástica caída en el año 2009 que refleja la recesión económica de la economía mundial. Pese a que la situación no ha sido uniforme en todos los países, según se verá más adelante, la evolución de esta variable en el conjunto permite concluir el final de un ciclo económico de crecimiento estable.

La evolución del Valor Añadido Bruto (VAB) del sector TAC hasta el final del ciclo económico que termina en 2008 ha estado bastante en línea con la evolución del PIB, si bien presenta, en su conjunto, un crecimiento medio (3,8%) ligeramente inferior al del conjunto de la economía (4,0%). Esta situación rompe con una tradicional concepción del sector TAC como uno de los más dinámicos de la economía. Según se observa en la gráfica de la derecha, el sector TAC estuvo por delante del PIB hasta el año 2006 y, a partir de entonces, su evolución ha ido por detrás.

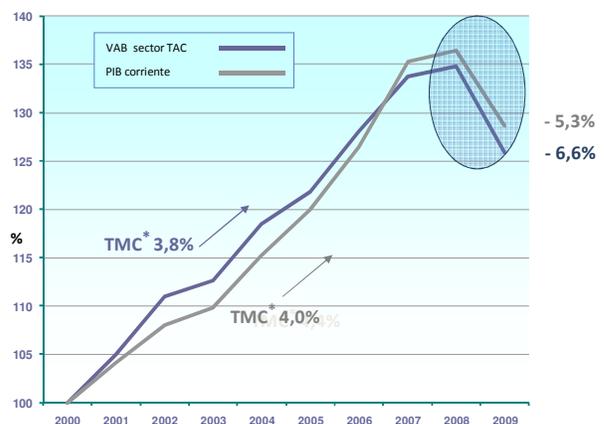
Los efectos de la crisis económica parece que se han hecho notar de una manera más pronunciada en el sector TAC, de ahí que en el año 2009 la caída de su VAB (-6,6%) haya sido más pronunciada que en el conjunto de la economía (-5,3%) y que el peso específico del sector se haya visto disminuido hasta situarse en el 6,8%.

Algunos de los factores que explican esta conclusión son la alta sensibilidad que el sector transporte (y también de los servicios de correos) presenta con respecto al precio de los carburantes y a la coyuntura internacional adversa que ha tenido la cotización del petróleo en los últimos años, así como la estrecha dependencia del consumo y de los índices de producción industrial, índices que en los últimos años se han visto también muy afectados por la incertidumbre económica y por la disminución de la confianza de los consumidores.

Por consiguiente, aunque históricamente el sector TAC ha crecido a niveles superiores al del PIB, la recesión económica parece confirmar un cambio de la tendencia.

En cualquier caso las desviaciones no son excesivamente significativas y puede considerarse que el transporte, en especial el de mercancías, es un elemento estratégico del sistema económico que permite desarrollar y dinamizar a todo el resto de actividades de la economía. Pese a que dentro del sector TAC se incluyen actividades que no corresponden estrictamente al transporte, puede afirmarse que el PIB corriente y el VAB del sector presentan tendencias acompañadas y están sometidas a similares fluctuaciones.

Gráfico 1 – Crecimiento del PIB y VAB del sector TAC – base 2000 – UE 27 (2000 = 100%)



* Tasa Media de Crecimiento (tasa anual de crecimiento compuesto)

Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas de EUROSTAT

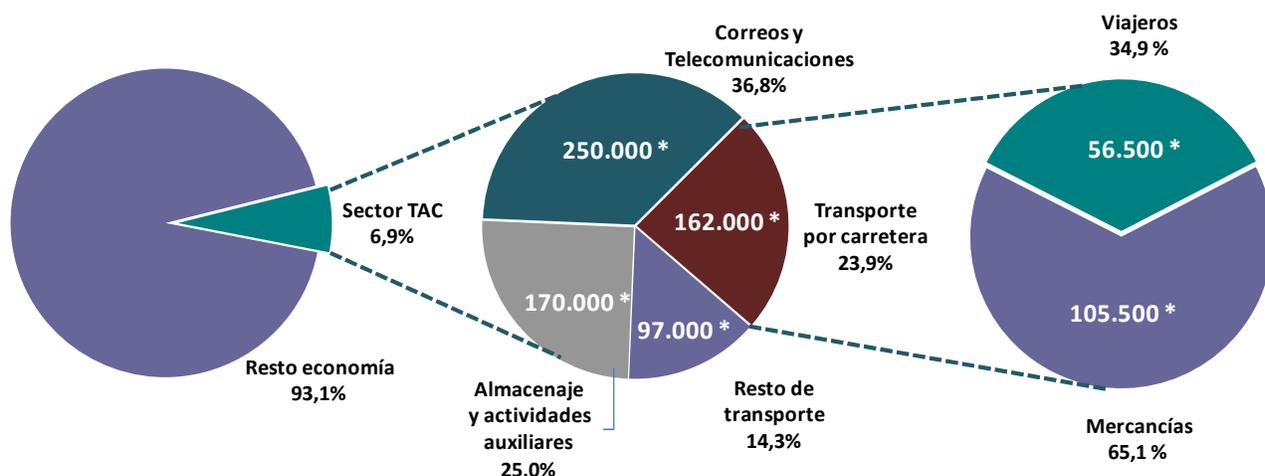
1 Según el sistema de contabilidad nacional NACE Rev 1.1.

2 Tasa anual de crecimiento compuesto.

Para tener datos más desagregados dentro del sector TAC y poder cuantificar el valor añadido del mercado europeo del transporte por carretera hay que referirse al ejercicio 2007, último año del que se disponen datos agregados para la totalidad de la UE-27.

En este sentido se puede señalar que, de acuerdo con las estadísticas de Eurostat, en el año 2007 el valor añadido a coste de los factores del transporte por carretera alcanzó en la UE-27 una magnitud de 162.000 millones de euros aproximadamente, de los cuales 105.500 millones de euros corresponden al transporte de mercancías y 56.500 millones de euros al transporte de viajeros, que representan el 1,0% y el 0,6% de la economía total respectivamente.

Gráfico 2 – Desagregación del VAB de la UE-27 (2007).



* Valor Añadido Bruto a coste de los factores en millones de Euros

Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas de Eurostat

En términos de valor añadido, el transporte por carretera representa, aproximadamente, el 165% de la economía de la UE-27 (1,0% el transporte de mercancías y 0,6% el transporte de viajeros). Si se suma el valor añadido de las actividades anexas (básicamente los servicios logísticos), el transporte por carretera y la logística alcanzan en su conjunto el 3,4% de la economía.

Impacto de la ampliación a la UE-27

Desde el punto de vista estrictamente económico, la aportación de los doce nuevos socios comunitarios tras las ampliaciones de mayo de 2004 y enero de 2007 no es muy significativa. Sin embargo, el ritmo de crecimiento de estas economías es muy superior al del resto de socios, debido a los efectos positivos de su transición hacia economías de mercado mediante procesos de liberalización que han llevado a cabo, con mayor o menor ortodoxia, desde principios de los noventa.

La tasa media anual de crecimiento del PIB constante en el período 2000-2008 para estos países se ha situado en el 8,9%, mientras que en el conjunto de la UE-27 ha sido muy inferior, concretamente un 3,7%. Por su parte, la caída que el PIB en términos constantes ha experimentado en estos

Si a dichas magnitudes se suma el valor añadido de las “actividades anexas al transporte” (que principalmente recogen las actividades de logística, manipulación, almacenaje y servicios de valor añadido (las cuales se encuentran íntimamente vinculadas al transporte por carretera sin que en muchos casos sea posible establecer de forma nítida una separación entre estas actividades y las del transporte) se puede afirmar que el transporte por carretera y la logística en la UE-27 representan, aproximadamente, el 3,4% de la actividad total de la economía.

estados en 2009, ha sido menor al promedio de la U-27, concretamente han sufrido un retroceso del 3,5% frente al 4,2% del total de la UE.

La evolución del sector TAC en las economías de los nuevos socios de la UE ha sido menos negativa que en el conjunto de la UE-27, pues la disminución del Valor Añadido Bruto de este sector ha sido menor a la que han sufrido sus economías en términos generales.

Tabla 2 – Magnitudes básicas de los nuevos socios UE (ampliaciones de 2004 y 2007)

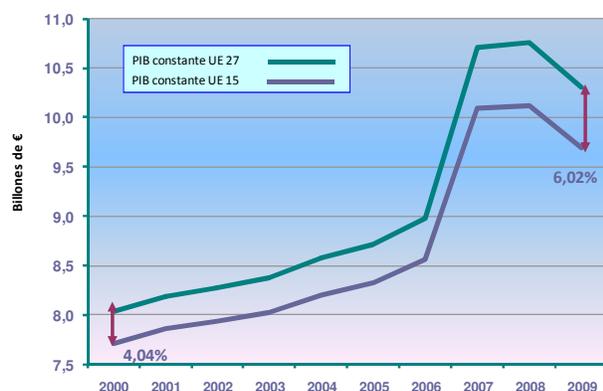
	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Tasa media de crecimiento	
									2000-2008	2008-2009
PIB pm constante	324,7	357,2	376,7	394,3	418,8	612,8	643,1	620,5	8,9%	-3,5%
PIB pm corriente	437,8	523,5	572,2	664,7	744,8	871,0	989,1	871,8	10,7%	-11,9%
VAB pbásicos	379,4	451,6	494,4	572,8	644,2	766,2	870,1	773,0	10,9%	-11,2%
VAB TAC	32,4	42,5	45,5	51,9	56,3	68,8	76,3	69,1	11,3%	-9,5%
VAB (% TAC sobre total)	8,5%	9,4%	9,2%	9,1%	8,7%	9,0%	8,8%	8,9%	-	-

Datos en miles de millones de euros

FUENTE: EUROSTAT

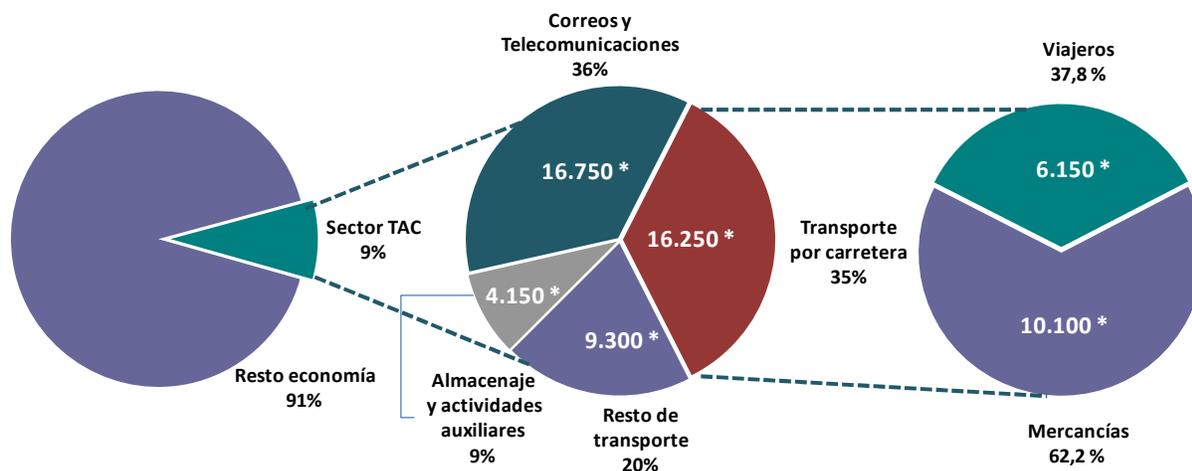
A diferencia de lo que ha sucedido en el conjunto de la UE-27, en el caso de los nuevos países de la UE el sector TAC ha estado creciendo por encima de la economía general durante todo el periodo 2000-2008 (11,3% del VAB del sector TAC frente al 10,9% del VAB general), si bien se empieza a percibir una tendencia menos pronunciada en los últimos años, concretamente a partir del año 2004, lo que resulta razonable en función de los factores exógenos que han estado influenciando el desarrollo de la actividad del transporte como es el caso del aumento del precio del combustible.

Gráfico 3 – Evolución del PIB de UE15 vs UE27.



Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas de EUROSTAT

Gráfico 4 – Desagregación del VAB de los nuevos socios de la UE-25 (2007).



* Valor Añadido Bruto a coste de los factores en millones de Euros

Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas de Eurostat

En todo caso, resulta destacable que el sector TAC presenta un peso específico más importante en los nuevos socios de la UE-25, (8,9% de la economía frente al 6,8% de la UE-27) situación que previsiblemente irá cambiando una vez que sus economías alcancen patrones como los de los socios más antiguos, ya que la mejora en la eficiencia conlleva una reducción relativa de los costes del transporte y la logística.

No obstante, el impacto de la ampliación de la UE hasta 27 miembros, en términos de PIB a precios constantes, supone un aumento de poco más del 6%, tomando como base el año 2009, que no puede considerarse demasiado significativo, según puede verse reflejado el gráfico 3, si bien ha aumentado en dos puntos porcentuales desde el año 2000.

Por lo que respecta al sector TAC, el valor añadido bruto que aportan los nuevos socios de la UE-27 alcanzó la magnitud de 46.450 millones de euros en 2007, lo que apenas representa un 7% con respecto al de la UE-27.

En términos de valor añadido a coste de los factores, el transporte por carretera de estos países en 2007 (último año con datos disponibles en Eurostat a este nivel de desagregación) supuso aproximadamente 16.250 millones de euros, de los cuales 6.150 corresponden al subsector de viajeros y 10.100 al de mercancías, que representan respectivamente el 11% y el 10% con respecto a las magnitudes de la UE-27.

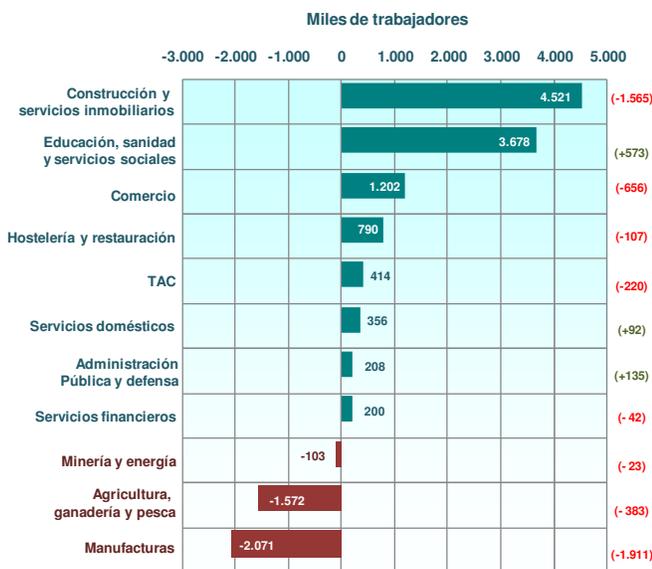
Empleo generado por el sector en la UE-27

En los años que precedieron a la última crisis económica general la Unión Europea vio cómo se producían ciertos cambios en su base productiva que estaban teniendo un importante impacto en su estructura del empleo.

Entre otros factores puede destacarse que la deslocalización de la industria manufacturera hacia mercados más competitivos en coste de mano de obra ha presentado un gran contraste con el espectacular desarrollo que han experimentado el sector de los servicios y, en particular, el de la construcción. No obstante, la recesión ha puesto de manifiesto grandes debilidades en los sectores de la construcción y en el de la industria manufacturera en buena parte de la UE, habiendo sufrido en 2009 una drástica disminución del número de empleos en dichos sectores.

En este contexto, la actividad del transporte y las comunicaciones ha mantenido un crecimiento muy discreto, habiéndose perdido en el último año 2009 buena parte de los empleos que se habían generado en el periodo precedente, lo que pone de relieve la gran sensibilidad del sector a la evolución de la coyuntura económica general.

Gráfico 5 – Creación neta de empleos por sectores en la UE-27 (período 2004- 2009 y, entre paréntesis, evolución en el año 2009).



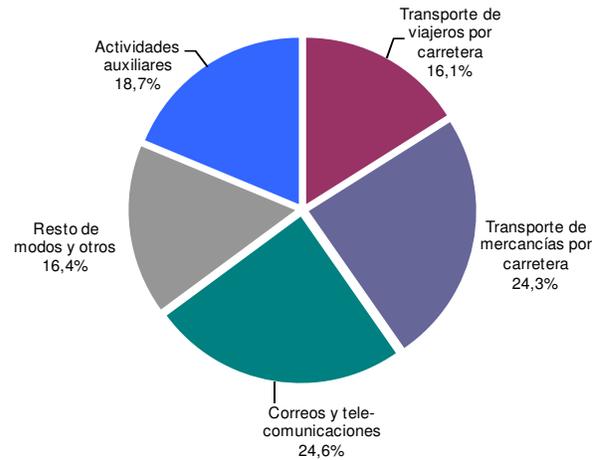
Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas de Eurostat.

Según se contempla en el gráfico, el sector TAC de la UE-27 se sitúa en una posición intermedia en la creación de empleo, por detrás de otras actividades del ámbito servicios que han tenido una mayor dinamismo (como es el caso del comercio y la hostelería-restauración), pero por delante de otras como los servicios financieros y la Administración Pública cuya creación de empleo ha estado próxima a la congelación.

Dentro del sector TAC, las últimas estadísticas referentes al número total de empleados en la UE-27 corresponden al año 2007 y arrojan una magnitud de 12,2 millones de personas, de las cuales 4,9 millones correspondían al transporte por carretera (1,9 millones al ámbito de viajeros y 3,0 millones al de mercancías, aproximadamente).

Lo anterior significa que el modo carretera representa la parte más significativa del empleo total del sector pues entre ambos subsectores alcanzan más del 40% del sector TAC, concentrando más del doble de empleados que todos los demás modos de transporte en su conjunto.

Gráfico 6 – Distribución del empleo del sector TAC en la UE.27 2007)



Fuente: European Commission "EU energy and transport in figures - Statistical Pocketbook 2010".

Si adicionalmente se consideran los empleos que generan las "actividades auxiliares al transporte" (que como ya se ha señalado se encuentran estrechamente ligadas al transporte de mercancías y a la logística) el volumen de empleos se eleva hasta 7,2 millones de personas, lo que supone el 3,2% del empleo total de la UE-27.

Finalmente, hay que señalar que el empleo en el sector del transporte por carretera ha tenido un crecimiento sostenido a lo largo del período 2000-2007, si bien ha sido bastante más dinámica en el ámbito de mercancías que en el de viajeros, según se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico 7 – Evolución del empleo en el transporte por carretera.



Fuente: Elaboración a partir de estadísticas de Eurostat y estimaciones propias..

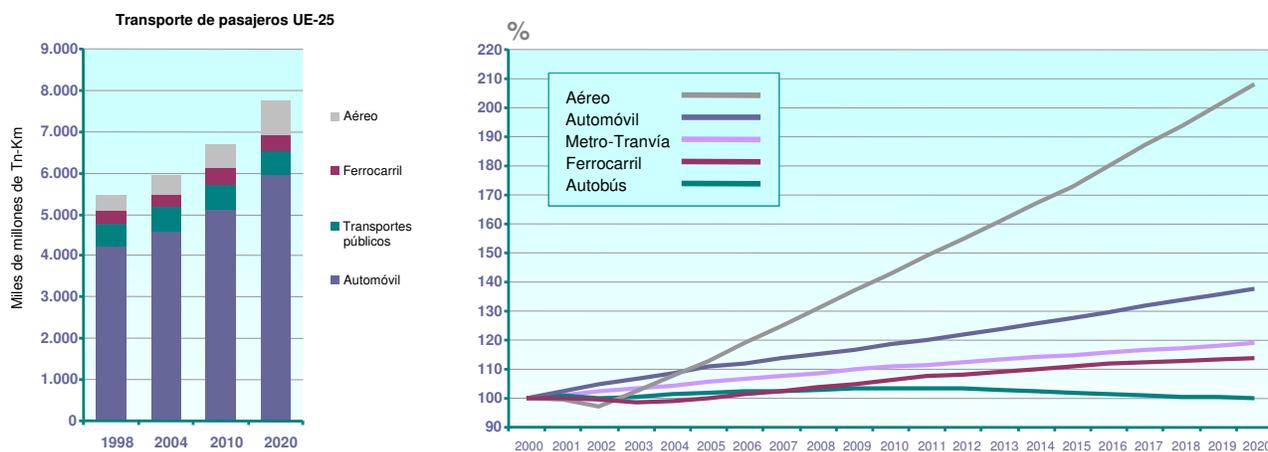
La información correspondiente a la evolución del empleo en el segmento de viajeros no incluye los datos relativos a Bulgaria, Malta, Países Bajos y Eslovenia, al no disponerse de estadísticas suficientes.

Reparto modal del mercado del transporte: evolución y tendencias

De acuerdo con el estudio ASSESS³, que elaboró la Comisión de la UE en los trabajos previos a la Revisión del Libro Blanco del Transporte realizada en 2006, la evolución en el reparto del mercado del transporte y las predicciones establecidas hasta 2020 ponen de manifiesto diversas tendencias que se resumen a continuación:

- Por una parte, el mercado del transporte de mercancías evolucionará de forma más dinámica que el de viajeros, dado que los modos interiores de transporte de mercancías (carretera, ferrocarril y navegación interior) aumentarán un 24% entre 2000 y 2010 y un 50% entre 2000 y 2020, mientras que para el transporte de viajeros, los crecimientos previstos serán de un 17% y un 35%, respectivamente, en los mismos periodos.
- El subsector de viajeros seguirá dominado en sus tres cuartas partes por el automóvil, que mantendrá un ritmo uniforme de crecimiento, mientras que el transporte aéreo de viajeros crecerá de forma muy significativa y restará cuota de mercado al ferrocarril y al autocar. Éste último, según el estudio de la Comisión, comenzará a tener ratios negativos de crecimiento a partir del año 2010.
- En el reparto modal del subsector de mercancías se mantendrá hasta 2020 el dominio de la carretera, aunque se espera que el transporte marítimo de corta distancia se le aproxime de forma muy importante. Los modos de tubería y navegación interior mantendrán su cuota de mercado, mientras que el transporte ferroviario de mercancías continuará reduciendo su cuota.

Gráfico 8 – Crecimiento esperado del transporte de viajeros por modo de transporte (2000 = 100)



Fuente: Revisión intermedia del Libro Blanco del Transporte de 2001 de la Comisión Europea (2006)

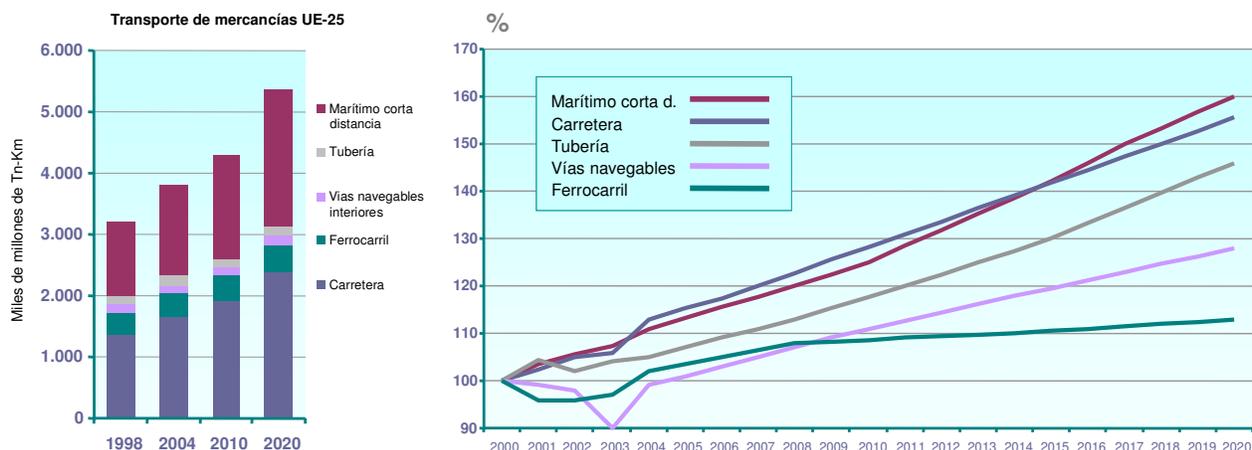
En relación con el mercado del transporte de viajeros lo más destacable de estas predicciones es la negativa evolución que asignan al transporte en autobús, único modo que presenta dicha tendencia a partir del 2010, de forma que al final de periodo (año 2020) se estima que este modo de transporte presente la misma magnitud que tenía al inicio (año 2000).

No obstante, estas proyecciones extraídas del estudio ASESS se basan en el marco hipotético de política constante del Libro Blanco de 2001, cuyo fin es reducir el gran desequilibrio existente entre los distintos modos de transporte y, por lo tanto, hay que interpretarlas dentro de ese contexto.

En cualquier caso hay que considerar que existen diversos factores que a priori producirían el deslizamiento de viajeros desde el autobús/autocar hacia los modos aéreo y ferroviario, entre otros los siguientes: el progresivo incremento del nivel de renta de la población (en especial en las nuevas economías de la ampliación de la UE), el aumento de la oferta de la aviación comercial (en especial las aerolíneas de bajo coste) y de la alta velocidad ferroviaria, así como la sustitución del autobús por el metro, los tranvías y los metros ligeros en los sistemas de transporte urbano.

3 Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the mid-term implementation of the White Paper of the European Transport Policy for 2010” (2005)

Gráfico 9 – Crecimiento esperado del transporte de mercancías por modo de transporte (2000 = 100)



Fuente: Revisión intermedia del Libro Blanco del Transporte de 2001 de la Comisión Europea (2006)

Las predicciones relativas al mercado del transporte de mercancías anticipan que la carretera continuará creciendo a un ritmo muy importante, del mismo modo que el transporte marítimo de corta distancia que, al final del período tendrá un crecimiento incluso superior, tendencia que presenta bastante coherencia con las políticas comunitarias de promoción de la intermodalidad.

Por otra parte, resulta destacable que el ferrocarril será el modo de transporte que menos crecimiento tendrá en el ámbito de las mercancías, aunque su aumento seguirá una línea muy similar al del transporte de viajeros. En relación al transporte por tubería y por vías navegables, pese a que sus proyecciones resultan importantes, su participación en cuota de mercado continuará siendo poco relevante.

Las predicciones manejadas por la Comisión de la Unión Europea en la revisión del Libro Blanco del Transporte reafirman el liderazgo de la carretera en el ámbito de las mercancías, que continuará creciendo de forma significativa hasta el año 2020.

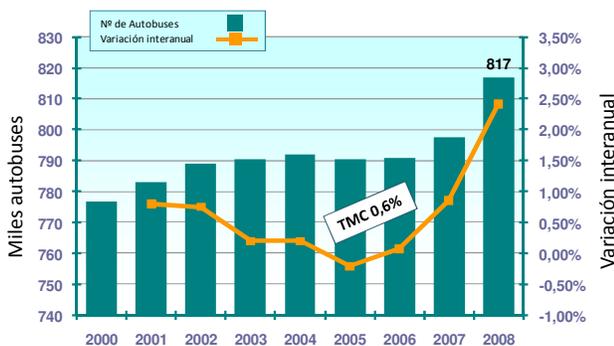
En el caso del transporte de viajeros, sin embargo, se baraja un comportamiento recesivo del transporte en autobús a partir de 2010.

Parque automovilístico del transporte por carretera en la UE-27

El parque automovilístico es un indicador clave a la hora de analizar la evolución reciente del sector, pues es un índice representativo de la oferta y de los recursos productivos disponibles. Si bien la información estadística relativa a los vehículos no cuenta por el momento con una estructura suficientemente homogénea como para poder extraer conclusiones específicas, sí es posible obtener una visión global seleccionando dos perfiles de vehículo: los vehículos de pasajeros (autobuses y autocares) y los vehículos de carga (que incluyen tanto vehículos pesados como ligeros).

Por lo que afecta al transporte de viajeros, las estadísticas disponibles sobre el stock de autobuses y autocares registrados en 2008 para el conjunto de países de la UE-27 alcanza una magnitud de 817.000 unidades, aproximadamente. El crecimiento acumulado del parque desde 2000 se sitúa en un 5,2%, lo que en términos de crecimiento medio anual representa apenas un 0,6%.

Gráfico 10 – Evolución de la flota de autobuses en la UE-27.



Fuente: Estadísticas de Eurostat, EU energy and transport in figures Statistical Pocketbook 2010 (European Commission) y estimaciones propias.

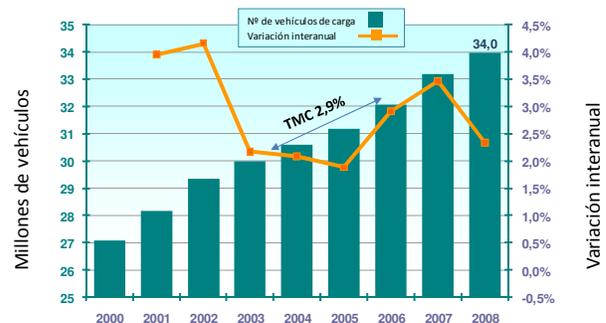
Hay que señalar que en los últimos años el parque de autobuses y autocares de la UE-27 ha crecido a un menor ritmo del que lo han hecho otras variables representativas de la actividad como son el valor añadido a coste de los factores o el volumen de viajeros-km transportados (según se pone de manifiesto más adelante en el análisis por países). Esta situación es indicativa, por una parte, de un estancamiento de la oferta pero, a su vez, de un incremento en la eficiencia de los recursos.

Cabe reseñar que el parque de autobuses y autocares en 2008 no parece haberse visto afectado aún por la recesión económica global, a diferencia de lo que sucede en el parque de vehículos de carga.

Con respecto al transporte de mercancías por carretera, las estadísticas existentes sobre el parque automovilístico no permiten tener cifras exclusivamente referidas a vehículos pesados, que sería el indicador ideal, dado que las clasificaciones de los distintos estados miembros no son homogéneas, siendo el único dato comparable la estimación global de vehículos de carga, que incluye pesados y ligeros, indistintamente de que se trate de servicio público o de transporte privado.

En este sentido el parque total de vehículos de carga para 2008 se eleva a 34 millones de unidades en la UE-27. La evolución experimentada por el parque en el período 2000-2008 supone un crecimiento acumulado superior al 25%, que en términos de crecimiento medio anual equivale a un 2,9%, es decir, un ritmo de crecimiento bastante mayor al de los autobuses y autocares, pero inferior al que ha experimentado el mercado en términos de valor añadido a coste de los factores y en términos de toneladas-km transportadas, lo que demuestra que también en este segmento se mejora en la eficiencia de los recursos.

Gráfico 11 – Evolución de la flota de vehículos de carga en UE 27

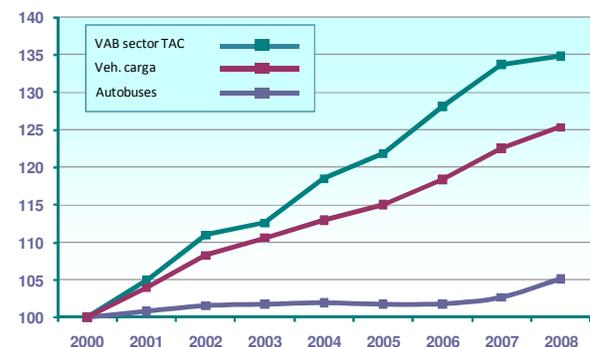


Fuente: Estadísticas de Eurostat, EU energy and transport in figures Statistical Pocketbook 2010 (European Commission) y estimaciones propias.

En el caso del parque de vehículos de carga, los efectos de la crisis global empiezan a manifestarse ya en el año 2008, ya que se ha visto ligeramente disminuido el stock de este tipo de vehículos.

Por último, comparando la evolución reciente del número de vehículos para transporte de viajeros y mercancías por carretera con el VAB del sector TAC, se observa que tanto el parque de vehículos para transporte por carretera de mercancías como el de viajeros no han necesitado crecer tanto como TAC.

Gráfico 12 – Evolución comparada entre flota de vehículos y el VAB del sector TAC en la UE-27



Fuente: EUROSTAT

2.2 Marco competitivo

Dentro del entorno económico de la UE-27 existen distintas realidades en el sector del transporte en función del país en cuestión. En este apartado se va a analizar el marco competitivo de algunos países de referencia dentro de la UE-27 mediante el estudio de diversos indicadores.

2.2.1 Magnitudes generales

Según se ha señalado con anterioridad, el sector del transporte por carretera se encuentra integrado por dos subsectores, mercancías y viajeros. A continuación se resumen los

Valor Añadido del sector TAC

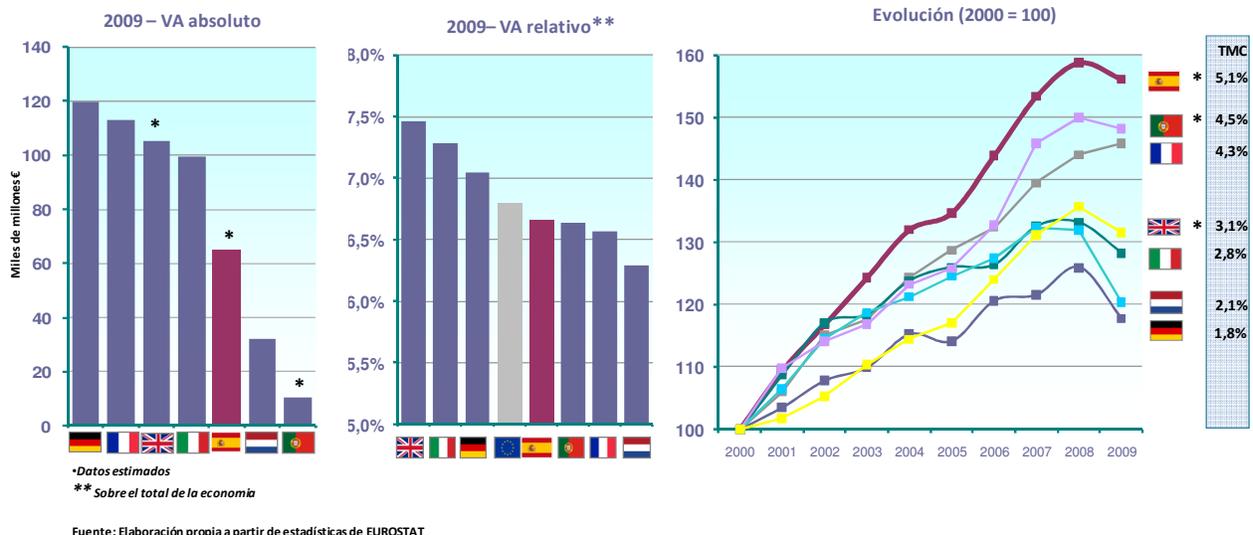
Desde el punto de vista productivo, existen cuatro países en los que el sector TAC genera un valor añadido en términos absolutos muy superior al resto: Alemania, Francia, Reino Unido, y Italia, que en 2009 estuvieron en el entorno de los 100.000 millones de euros cada uno, lo que en términos agregados representó el 61% del VAB del sector TAC en la UE-27 que alcanzó una cifra de casi 720.000 millones de euros.

La muestra de países que se comparan incluye a los más próximos a España desde el punto de vista geográfico y/o comercial: Francia, Portugal, Reino Unido, Italia, Alemania y Países Bajos.

resultados del análisis de una serie de variables que se van desagregando desde parámetros macroeconómicos generales (sector TAC) hasta otros más específicos de cada subsector.

En una situación intermedia se encuentra España con alrededor de 65.000 millones de VAB del sector TAC (9% del total UE-27). El resto de economías, Países Bajos y Portugal, son de menor tamaño y representan un 4,5% y un 1,5%, respectivamente, del VAB del sector en UE-27.

Gráfico 13 – VAB a precios básicos del sector TAC por países: situación 2009 (en términos absolutos y relativos) y evolución



España ha sido sin duda el país de la muestra de la UE-27 donde el sector TAC ha experimentado un mayor desarrollo desde el año 2000, habiendo alcanzado una tasa media de crecimiento anual del 5,1%, superior a la del resto de economías. El sector TAC también ha crecido de forma significativa en Francia y Portugal.

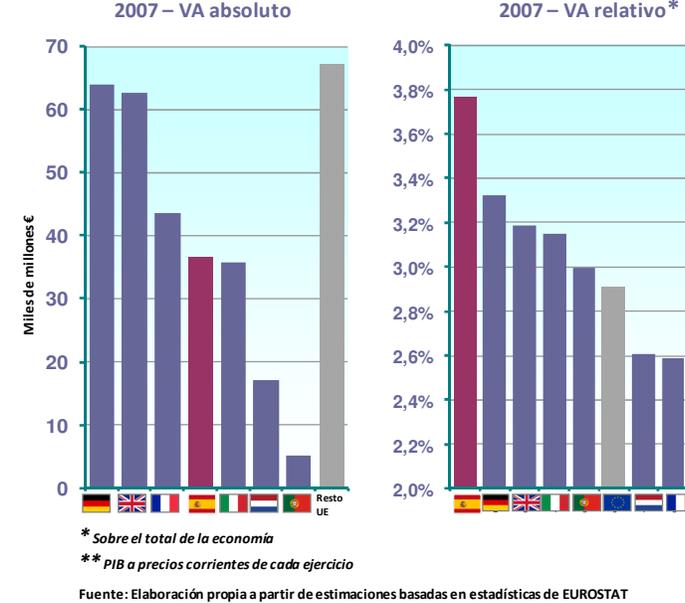
El resto de los países analizados han registrado tasas bastante más discretas de crecimiento en el sector TAC y, desde el inicio de la crisis todos los países, salvo Francia, han registrado importantes caídas en este segmento de sus economías, especialmente Alemania y Países Bajos.

En cuanto a la importancia relativa del sector dentro de las economías nacionales, son Reino Unido, Italia y Alemania los países donde el sector tiene un mayor peso específico, y Francia y Países Bajos los que menos. En el caso de España, la importancia del sector se cuantifica en el 6,7% de la economía, ratio ligeramente por debajo de la media de la UE-15 (6,8%).

Valor Añadido del sector del Transporte por Carretera

Avanzando un paso más en la desagregación de la actividad del sector TAC, cabe señalar que los datos relativos al transporte por carretera (incluyendo dentro de los mismos a las “actividades anexas al transporte”) obligan a realizar algunas matizaciones a las conclusiones generales anteriores, ya

que el posicionamiento de los distintos países analizados y su evolución ha tenido lecturas algo diferentes, según se pone de manifiesto en el gráfico que se presenta a continuación.



Como puede observarse, y pese a que su economía ha sido una de las que menos crecimiento ha registrado en el período 2000-2007, es Alemania el país de la UE donde la actividad del transporte por carretera alcanza, en términos absolutos un mayor valor añadido, habiendo crecido a un ritmo anual del 6,8% en promedio, muy por encima de lo que ha aumentado su PIB.

El valor añadido del transporte por carretera en este país, por tanto, supera al del Reino Unido, que partía en una posición ligeramente superior en el año 2000, pero que a lo largo del período analizado ha llegado incluso a disminuir en los años 2002 y 2003, habiéndose nuevamente reactivado a partir del año 2004.

En el caso de Francia, el valor añadido del sector del transporte por carretera ha tenido una evolución muy estable y prácticamente solapada con su PIB, aunque con un ritmo de crecimiento inferior al de España, que es el país de la muestra donde el sector tiene un mayor peso específico con relación al conjunto de la economía y en donde el valor añadido del transporte por carretera también crece a un mayor ritmo que su PIB.

En particular, los datos relativos a España llaman la atención, ya que presentan muchos aspectos significativos:

- En primer lugar, el ritmo de crecimiento que ha tenido en España el valor añadido del sector entre 2000 y 2007 (8,9% en promedio anual) no tiene comparación con

ningún otro estado de la muestra seleccionada de la UE-27.

- Esta situación se ve reflejada en el hecho de que, en términos absolutos, la producción del sector en España (34.600 millones de euros, aproximadamente) haya superado en el año 2007 a la del sector en Italia (34.000 millones de euros, aproximadamente) pese a que el tamaño económico de ésta última, medido en PIB, sobrepasa a la economía española.
- En este sentido, es especialmente relevante que España sea el estado de la muestra seleccionada de la UE-27 donde el sector del transporte por carretera tenga mayor peso en el conjunto de la economía, concretamente el 3,8%, muy por encima del 2,9% que alcanza el promedio.

Con respecto a Países Bajos hay que apuntar que el valor añadido del sector se ha mantenido prácticamente plano durante los primeros años del período analizado habiéndose recuperado en los últimos años hasta el ejercicio 2007.

En Portugal, por su parte, ha habido años en los que el valor añadido del transporte por carretera ha evolucionado a menor ritmo que su economía global pero en los últimos años también se ha empezado a recuperar.

2.2.2 Transporte de viajeros

Viajeros transportados y comparación con el resto de modos terrestres

Los últimos datos estadísticos agregados disponibles sobre el transporte terrestre de viajeros corresponden a 2008, año en el que se alcanzó un volumen total de 5,8 billones de pasajeros-kilómetro transportados en la UE-27. En la siguiente tabla se recogen los valores concretos correspondientes a los países que se están comparando con España a lo largo de la presente memoria.

Tabla 3 – Reparto modal del transporte terrestre de viajeros por países (2008)

	Turismos	Autobuses y autocares	Metro y Tranvía	Ferrocarril	Total
Alemania	852,3	63,5	16,2	81,8	1.013,7
Francia	720,2	48,6	13,3	85,0	867,0
Italia	719,6	103,9	6,5	49,8	879,7
Reino Unido	679,0	52,0	9,8	52,7	793,5
España	339,1	60,9	6,5	24,0	430,5
Países Bajos	147,0	12,5	1,6	16,0	177,1
Portugal	87,0	10,9	1,1	4,2	103,2
Resto UE-27	1.180,9	194,4	34,0	95,8	1.505,1
	4.725,0	546,7	89,0	409,2	5.769,9

Miles de millones de pasajeros-km

Fuente: European Commission "EU energy and transport in figures - Statistical Pocketbook"

La comparación para el año 2008 del reparto modal en el transporte terrestre en los países analizados muestra el claro predominio del transporte en turismos: entre un 79% en España y un 86% en Reino Unido.

Flota de transporte de viajeros

En términos generales, las estadísticas de Eurostat⁴ ponen de relieve que cerca de la mitad del parque de autobuses y autocares de la Unión Europea (45%) tiene una antigüedad superior a los 10 años mientras que uno de cada tres vehículos de este tipo (30%) tienen una edad inferior a los 5 años.

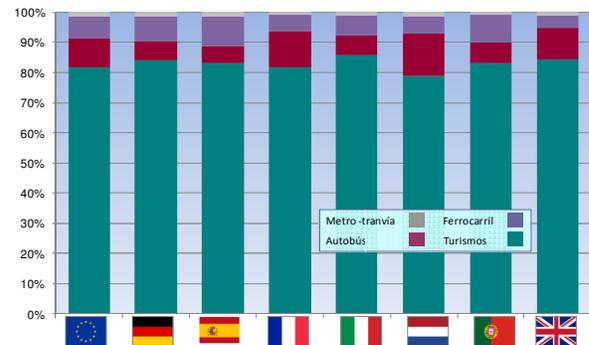
No obstante esta situación difiere entre los distintos países de la muestra analizada y está condicionada por las últimas incorporaciones que han tenido lugar en la UE en 2004 y 2007, donde el parque automovilístico en general, presenta ratios de antigüedad más elevados que en los estados de la antigua UE-15. En cualquier caso merece la pena destacar la situación del parque de autobuses y autocares en Italia, donde la mitad supera los 10 años, en contraste con Países Bajos, donde el ratio no alcanza la cuarta parte del parque. Adicionalmente, se pueden realizar las siguientes matizaciones en referencia a los países de la muestra analizada:

- Países Bajos y España cuentan con la flota más joven de la UE-27, ya que la proporción de autobuses y autocares de menos de 2 años que mantienen es del 21% y 19% respectivamente, bastante por encima que el resto.
- Alemania y Reino Unido, con ratios del 33% y 34%, respectivamente, de flota menor de 5 años son los que tienen la flota más moderna tras Países Bajos y España.
- Francia e Italia mantienen un ratio de flota menor de 5 años ligeramente inferior al promedio de la UE.

La participación del autobús es manifiestamente superior en los países mediterráneos (España, Italia y Portugal) donde se sitúa entre un 10% y 14%, mientras que en el resto queda en el entorno del 6% del transporte terrestre de viajeros.

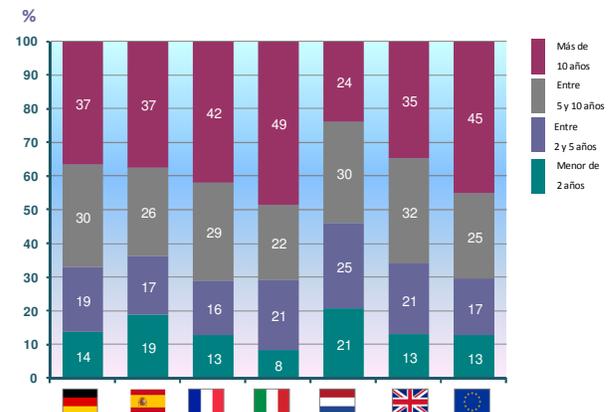
Sin embargo, el transporte ferroviario tiene mayor peso que el autobús en los países con mayor renta per cápita como son Alemania, Francia y Países Bajos, donde la proporción se sitúa entre el 8% y el 10%.

Gráfico 15 – Distribución por modos del transporte terrestre de viajeros



Fuente: EUROSTAT

Gráfico 16 – Antigüedad de la flota de autobuses y autocares por países⁴



Fuente: EUROSTAT

En términos absolutos, se estima que la flota de autobuses y autocares de la UE-27 en 2008 asciende a 817.000 unidades, aproximadamente, siendo Reino Unido el país que mantiene el parque más numeroso con 114.000 unidades y un promedio de 1,9 autobuses/autocares por cada mil habitantes, seguida de Italia, Francia y Alemania.

4 Los datos de Francia e Italia corresponden al ejercicio 2007 y el resto a 2008. El promedio de la UE se ha calculado sin incluir los datos de Portugal, Irlanda, Bulgaria, Dinamarca, Grecia, Malta y Eslovaquia, por no disponerse de información actualizada en Eurostat.

Tal y como se puede comprobar, Alemania y Países Bajos presentan un ratio muy reducido de autobuses por cada 1.000 habitantes, lo que resulta razonable si se considera que en estos dos países es donde el transporte por ferrocarril presenta la mayor influencia de toda la Unión Europea lo que, lógicamente, resta peso al transporte en autobuses.

Gráfico 17 – Parque de autobuses (unidades totales y unidades por 1.000 hab.)



Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas de Eurostat

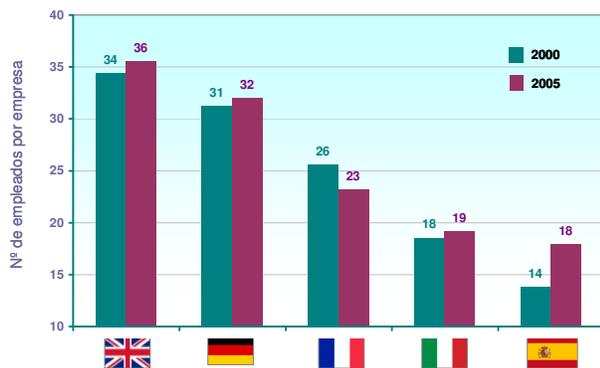
Estructura media empresarial del transporte de viajeros

De acuerdo con los últimos datos agregados disponibles a nivel comunitario, que corresponden al año 2007, la estructura empresarial media del sector del transporte de viajeros se sitúa en un ratio de 5,8 empleados por empresa (UE-27), ratio que conviene manejarse con cierta cautela.

Las estadísticas nacionales de la Unión Europea referentes al transporte de viajeros por carretera incluyen al sector del taxi, actividad que, en algunos de los países analizados (como es el caso de España), está absolutamente fragmentada al ser realizada en su mayor parte por trabajadores autónomos.

Por este motivo se han realizado investigaciones específicas para cada uno de los países que se vienen comparando con España, con el fin de eliminar la distorsión que genera el sector del taxi. Los resultados obtenidos, que sólo se han podido elaborar hasta el año 2005, indican que el tamaño medio de las empresas que operan en el subsector del transporte en autobús difiere significativamente entre unos países y otros, según se ve reflejado en el gráfico siguiente.

Gráfico 18 – Nº de empleados por empresa de viajeros en autobús



Fuentes: Alemania, Italia – Eurostat
Reino Unido – Department for Transport (U.K. Government)
Francia – Institut National de la Statistique et des Études Économiques
España – Instituto Nacional de Estadística

Las empresas británicas, con un promedio de 36 empleados, y las alemanas, con 32 empleados, alcanzan un tamaño que prácticamente duplica al de las empresas de Italia y España, situándose Francia en una posición intermedia.

Estas magnitudes, aunque vienen a confirmar la reducida dimensión empresarial de las empresas españolas en comparación con los grandes países de la UE, ponen de relieve un importante aumento de tamaño con respecto a la situación que existía en el año 2000 y apuntan un cambio en la tendencia.

En este sentido, la dimensión media de las empresas españolas ha aumentado un 30% en el período 2000-2005 lo que hace alusión a un fenómeno de concentración en el sector, factor que se ve corroborado por las diversas operaciones societarias que se están produciendo en los últimos años y la progresiva entrada de inversores extranjeros en el sector español (véase epígrafe 3.1.6 de esta Memoria).

La dimensión de las empresas de Países Bajos y Portugal se ha dejado fuera de este análisis por diferentes motivos. En el caso de Países Bajos, porque la actividad de transporte público en autobús es, en general, de gestión pública (la realiza el holding estatal VSN) y además no es un modo de transporte representativo en dicho país, ya que el ferrocarril y los tranvías le restan gran importancia, estando la presencia privada más relacionada con el sector de los tour-operadores y el turismo (el tamaño medio supera los 100 empleados por empresa). En el caso de Portugal, no ha sido posible disponer de información que permita segregar al sector del taxi, resultando así un tamaño medio de sus empresas muy reducido (3 empleados).

Resumen general del posicionamiento en el transporte de viajeros

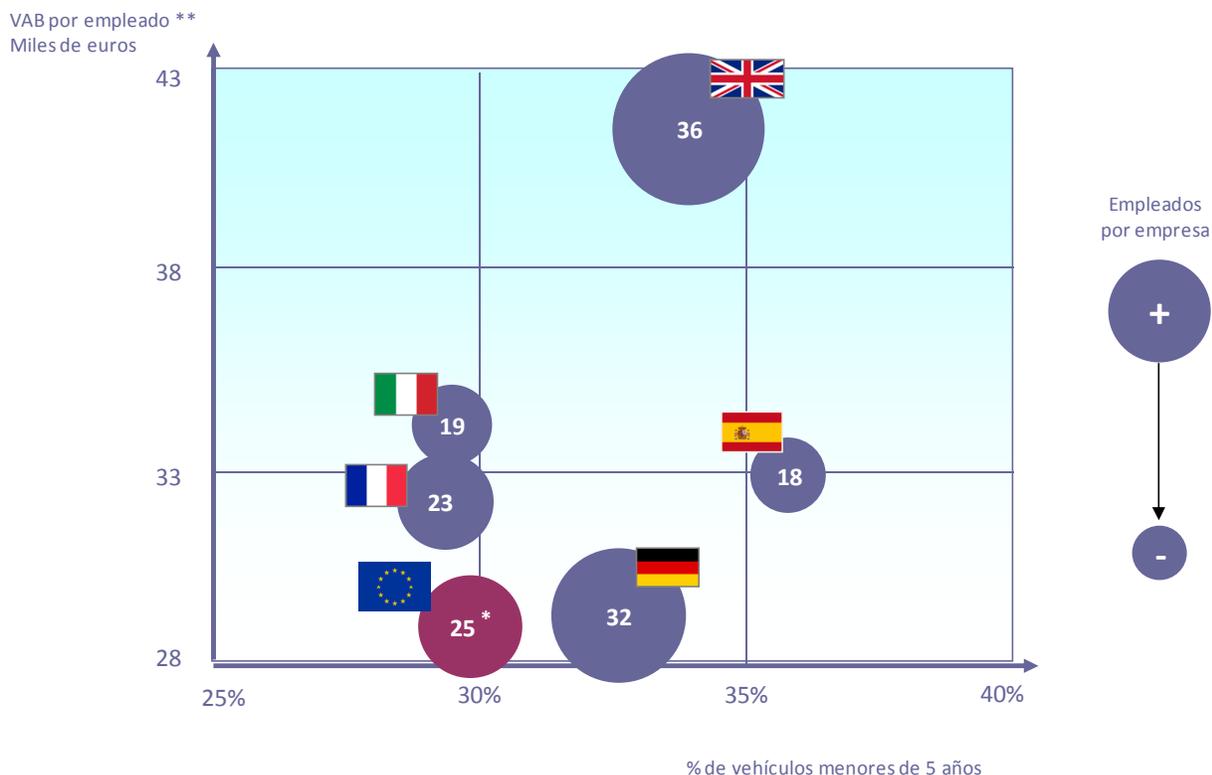
En la matriz que se presenta a continuación se ha tratado de sintetizar el posicionamiento de los distintos países de la UE-27 analizados, en virtud de tres variables que han sido valoradas con anterioridad

- El Valor Añadido Bruto a coste de los factores aportado a la economía, ponderado en función del número de empleados (es decir, el valor añadido bruto promedio por empleado).

- La dimensión empresarial, tomando como base el número medio de empleados por empresa (excluyendo el efecto de la actividad del taxi).
- La calidad de la flota, tomando como indicador el porcentaje que la flota de autobuses de menos de cinco años representa sobre el parque de autobuses.

Por los motivos que se han explicado anteriormente, no se incluye en la matriz ni a Portugal ni a Países Bajos.

Figura 5 –Matriz de posicionamiento por países en transporte de viajeros por carretera



* El número medio de empleados asignado a UE corresponde a la media de la muestra de cinco países analizados.

** Valor Añadido Bruto a coste de los factores 2007 según Eurostat.

Según se puede observar, Reino Unido es el país que lidera el mercado europeo en cuanto a productividad, dado que presenta el mayor ratio de Valor Añadido Bruto por empleado.

Asimismo, Reino Unido es el país que presenta la mayor dimensión empresarial y, a su vez, una de las flotas de autobuses más modernas, después de España.

Ambas conclusiones reflejan en cierta medida las respectivas realidades del mercado y estarían relacionadas con las características peculiares de cada uno de ellos. En este sentido, mientras que en Reino Unido la liberalización del mercado es prácticamente absoluta, en el resto de países se mantienen sistemas de perfil concesional, donde la competencia se encuentra regulada por las autoridades nacionales.

2.2.3 Transporte de mercancías

Mercancías transportadas por carretera

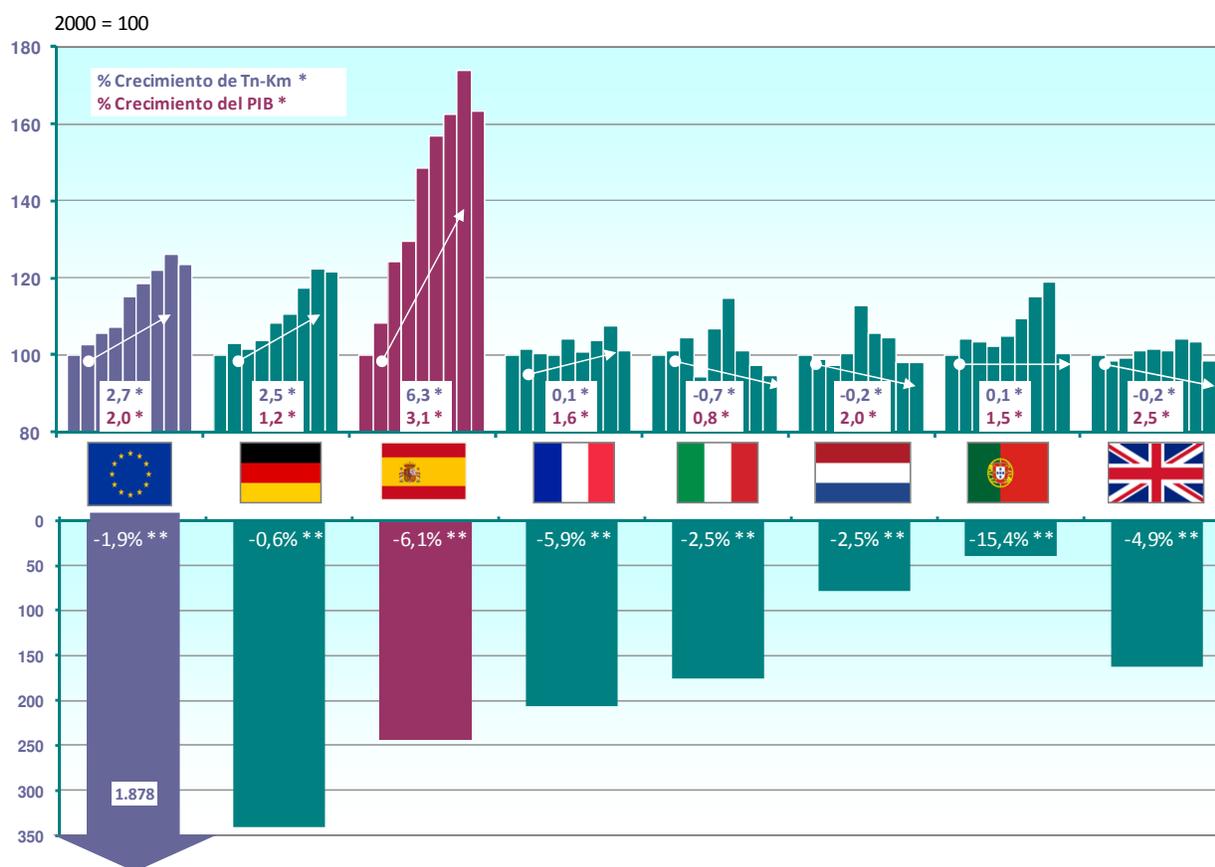
En el año 2008, último año del que existen datos disponibles, el transporte de mercancías por carretera de la UE-27 alcanzó una magnitud de 1,9 billones de Toneladas-km transportadas, habiendo experimentado un crecimiento medio anual del 2,7% durante el periodo 2000-2008, ratio que supera al del PIB constante correspondiente al mismo periodo y que en promedio anual aumentó un 2,0%.

Por consiguiente, se pone de manifiesto que la actividad del transporte de mercancías por carretera ha evolucionado de forma más dinámica que la economía general y en ello parecen tener influencia diversos factores que han hecho aumen-

tar las distancias medias del transporte como son, entre otros, la deslocalización de los centros productivos (que conlleva un aumento en los trayectos en las operaciones de arrastre) y la concentración de las actividades logísticas en plataformas centralizadas (que aumentan las distancias medias empleadas para la distribución de mercancías).

No obstante, y según se demuestra en el gráfico siguiente, la evolución no ha seguido un patrón homogéneo en todos los países objeto de análisis, habiendo tenido un comportamiento dispar y habiéndose visto disminuido el volumen de mercancías transportadas por carretera en algunos de ellos.

Gráfico 19 – Evolución por países del transporte de mercancías por carretera (2000 – 2008)



Miles de millones de Tn-km transportadas (2008)

* Tasa anual de crecimiento compuesto (2000-2008)

** Disminución de actividad 2008/2007

Fuente: EUROSTAT y "EU energy and transport in figures - Statistical Pocketbook 2010" (European Commission)

Con respecto a la dimensión de los mercados nacionales, Alemania, con 342.000 millones de Tn-Km en 2008, lidera a la UE-27, lo cual está en consonancia con su dimensión económica en términos de PIB.

Sin embargo, el aspecto más destacable es el caso de España que ocupa el segundo lugar de Europa en volumen de actividad, por delante de Francia, Italia y el Reino Unido, países que presentan una dimensión económica significativamente superior a la española.

Este posicionamiento de España sirve, en primer lugar, para demostrar la elevada competitividad del sector español dentro del marco europeo. Por otra parte, esta situación puede encontrar su fundamento en otros muchos factores, entre los que se pueden citar los siguientes:

- La existencia de distancias medias superiores a las que se dan en Italia y Reino Unido en base a la mayor extensión del territorio, así como su situación periférica que sirve de puerta de entrada a Europa de un volumen im-

portante de mercancías respecto a las cuales, los transportistas españoles tienen una ventaja competitiva.

- El pleno dominio del modo carretera en España y la escasa participación del ferrocarril y el transporte marítimo de corta distancia en comparación con los países mencionados.
- El espectacular crecimiento que el volumen de la actividad ha experimentado en España en la última década que no tiene comparación con ningún otro país.

Haciendo referencia a la evolución que ha presentado la actividad en el periodo 2000 – 2008 en los distintos países, además de lo indicado se pueden resaltar las siguientes conclusiones:

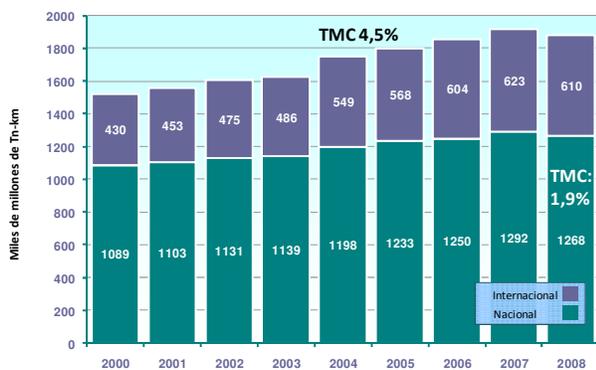
- En Italia, Países Bajos y Reino Unido la evolución del transporte de mercancías por carretera ha sido negativa y

Transporte nacional versus transporte exterior

En una economía cada vez más globalizada, los flujos económicos y de transporte internacionales tienden a ser cada vez más importantes. La participación de agentes no nacionales en el transporte terrestre es cada vez más significativa. Este hecho se vio facilitado con la liberalización del transporte internacional de mercancías (1992) y del cabotaje (1993).

En el año 2008 el transporte de ámbito internacional representaba una tercera parte del transporte total de mercancías por carretera cuando al principio de la década apenas representaba una cuarta parte. En términos absolutos, el transporte internacional ha superado los 600.000 millones de Tn-km durante los últimos años, llegando a alcanzar en 2008 un volumen de 610.000 millones Tn-km.

Gráfico 20 – Evolución del transporte de mercancías por carretera en función de su ámbito geográfico (UE27)



Fuente: EU energy and transport in figures - Statistical Pocketbook 2010 (European Commission)

La ampliación de la UE y el incremento de las relaciones comerciales entre los distintos países han hecho que el transporte internacional haya crecido más de un 40% desde el año 2000 (4,5% en base anual) mientras que el transporte doméstico sólo lo ha hecho en un 16% (1,9% en base anual).

Entre los países de la UE-27 que se vienen analizando a lo largo de la presente Memoria, existen posicionamientos diferentes en cuanto al transporte exterior.

en los casos de Francia y Portugal prácticamente plana, habiendo crecido por debajo de lo que lo han hecho sus respectivas economías.

- Únicamente en España y Alemania el sector ha presentado una evolución de signo positivo y muy por encima del PIB.

Hay que tener en cuenta que en el año 2008 y anticipándose a la recesión económica global, la actividad del transporte de mercancías se ha visto significativamente disminuida en todos los países analizados habiendo caído en el conjunto de la UE-27 un 1,9%. A excepción de Alemania, donde la disminución de actividad ha sido de un -0,6%, todos los países han registrado fuertes caídas, especialmente Portugal, España, Francia e Italia.

Gráfico 21 – Transporte internacional en diferentes países de la UE-27 (2008)



Fuente: EU energy and transport in figures - Statistical Pocketbook 2010 (European Commission)

Según se observa, España es el país de la muestra seleccionada de la UE-27 que mayor volumen de mercancía mueve en el ámbito del transporte internacional, junto con Alemania y los Países Bajos. Esto reafirma una posición de máxima competitividad de los transportistas españoles en los tráficos internacionales y pone también de manifiesto una posición privilegiada de los transportistas holandeses ya que, comparativamente con el tamaño de su economía, el volumen de transporte internacional es espectacularmente alto.

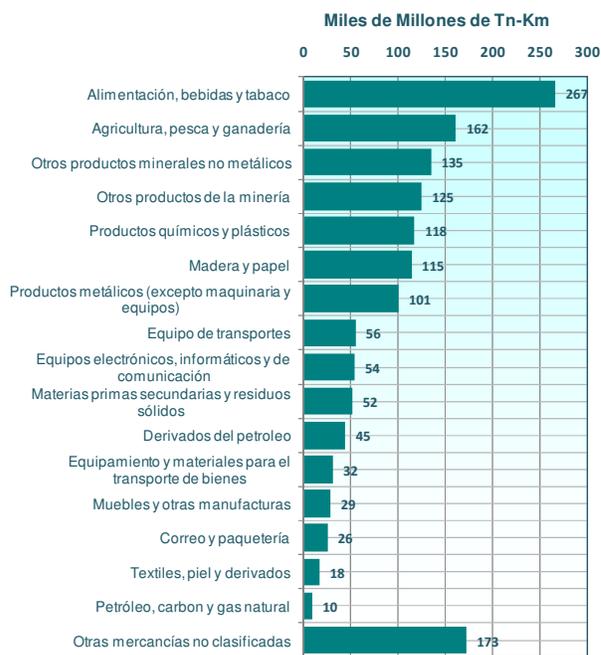
Esto último tiene su explicación en la situación geoestratégica que tienen España y Países Bajos como puertas de entrada a Europa de un gran volumen de mercancías internacionales. En el caso de Países Bajos, esta característica está más acentuada por lo reducido de su territorio, ya que la mayor parte de las mercancías que pasan a través de nodos logísticos como el puerto de Rotterdam o el aeropuerto de Schiphol, tienen su origen o destino en otros países de la UE.

En el caso de Reino Unido, el aislamiento que existe por carretera explica que las magnitudes del transporte exterior sean meramente testimoniales.

Transporte por carretera en función del tipo de mercancía

De acuerdo con la clasificación estadística de Eurostat, en el ejercicio 2009 los productos que han liderado el mercado del transporte de mercancías por carretera han sido los procedentes del sector de la alimentación, bebidas y tabaco, seguido de los procedentes de la agricultura, pesca y ganadería, es decir, los destinados al consumo y la producción alimentaria. Ambos capítulos representan en su conjunto casi el 28% de la totalidad del transporte por carretera.

Gráfico 23 – Transporte de mercancías por carretera en Tn-Km, según tipo de mercancía (UE 27) año 2009



Fuente. EUROSTAT.

Flota de transporte de mercancías: antigüedad y distribución

La información disponible a nivel europeo sobre la antigüedad de la flota se refiere con carácter general al parque de vehículos de carga, que incluye no sólo vehículos pesados sino también ligeros, y tanto los destinados al servicio público como privado. Por lo tanto, las conclusiones que se extraen no son totalmente extrapolables al sector del transporte público de mercancías por carretera en vehículos pesados, si bien sí son indicativas de la situación global del parque en comparación con el resto de países.

Bajo estas consideraciones, en el gráfico que se incluye en la columna de la izquierda continuación se presenta la estructura del parque de vehículos de carga por países en función de su antigüedad.

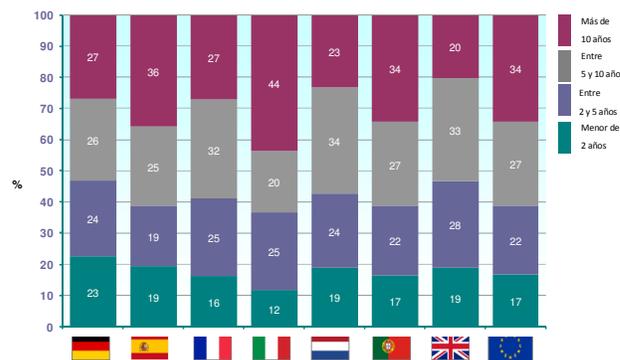
Italia, España y Portugal son los países de la muestra analizada que presentan una flota con mayor antigüedad, ya que en el segmento de vehículos con más de 10 años registran ratios por encima del promedio de la UE-27; concretamente Italia presenta un 44% de su flota con más de 10 años, mientras que en España y Portugal el indicador alcanza el 36% y el 34%, respectivamente. No obstante, en el caso de España, el efecto que tiene el cómputo de los vehículos ligeros puede estar distorsionando significativamente las conclusiones, pues como se puede comprobar más adelante, el parque de vehículos pesados de servicio público es uno de los más modernos de Europa.

Por su parte, Alemania, Reino Unido y Países Bajos son los países que mantienen el parque más moderno, cuyas flotas

con una edad inferior a 5 años se aproximan al 50% del total. El resto de los países analizados, incluida España, presentan un parque automovilístico muy próximo a los promedios de la UE-12.

El parque de vehículos de carga de la UE-27 en 2008 alcanza una magnitud de casi 34 millones de unidades. España con 5,4 millones es el país con mayor número de vehículos, y le siguen Francia, Italia y Reino Unido con entre 3,8 y 5,2. Alemania dispone de 2,5 millones, y por último Portugal, con 1,3 millones, y Países Bajos, con 1 millón, son los que cierran el grupo.

Gráfico 24 – Antigüedad de la flota de vehículos de carga por países



Fuente: EUROSTAT

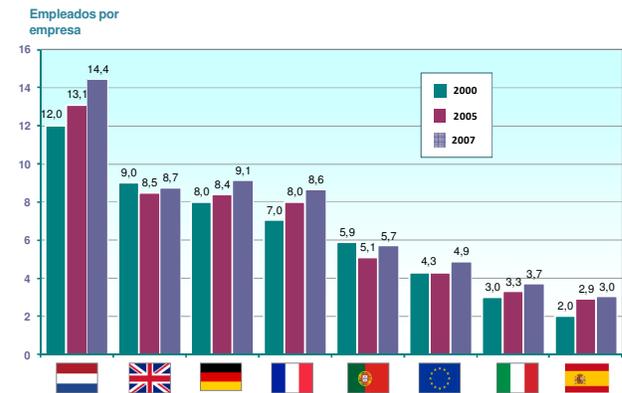
Estructura media empresarial

El tamaño medio de las empresas del subsector del transporte de mercancías por carretera en la EU-27 alcanzó un ratio de 4,9 empleados por empresa en 2007. Este indicador pone de manifiesto la gran atomización existente en esta actividad a nivel europeo, hecho que se acentúa más en los países mediterráneos (España e Italia).

Las empresas españolas son las que tienen el tamaño más reducido de la muestra de países analizados de la UE-27⁵, lo que viene determinado por el importante peso que los trabajadores autónomos tienen en este sector de actividad. No obstante, hay que señalar también que ha sido España el país de la muestra donde más ha crecido proporcionalmente el tamaño medio, pasando de 2 empleados en el año 2000 a 3 en el ejercicio 2007.

Las empresas con mayor estructura son las de Países Bajos, con un ratio muy superior al resto. Reino Unido, Alemania y Francia se encuentran en ratios muy similares y Portugal en un término intermedio.

Gráfico 25 – Evolución del número de empleados por empresa



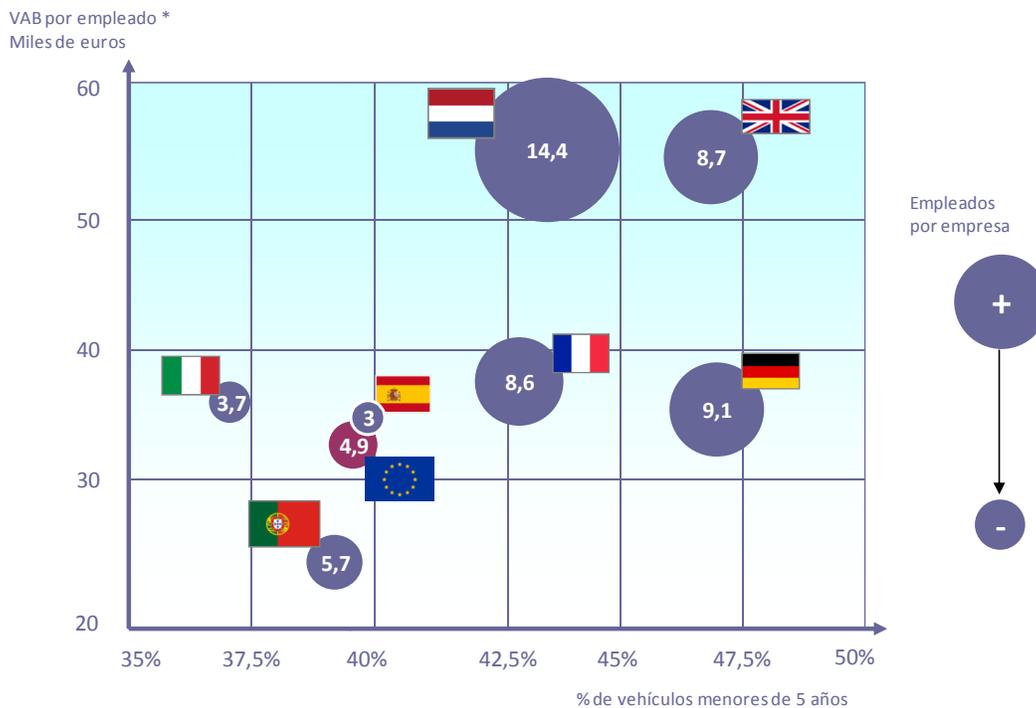
Fuente: EUROSTAT y EU energy and transport in figures - Statistical Pocketbook 2010 (European Commission)

Resumen general del posicionamiento en el transporte de mercancías

Tomando como referencia las mismas variables que se han utilizado al analizar el subsector de viajeros, en la matriz que se presenta a continuación se ha tratado de sintetizar el

posicionamiento de los distintos países de la UE-27 analizados, en virtud de tres variables que han aparecido a lo largo de las páginas anteriores:

Figura 6 – Matriz de posicionamiento por países en transporte de mercancías por carretera



* Valor Añadido Bruto a coste de los factores 2007 según Eurostat (no incluye actividades anexas al transporte)

5 Considerando a la totalidad de estados miembro de la UE-27 sólo quedan por detrás de España en este ratio Chipre, Malta y Grecia.

2.3 Marco político y regulatorio

Antecedentes del Libro Blanco de 2001

Desde la creación de la Comunidad Económica Europea con el Tratado de Roma (1958) se estableció la necesidad de aplicar una política común de transporte. Esta política tenía la misión de facilitar la libre circulación de personas y de bienes entre Estados miembros. Los grandes ejes sobre los que descansa la política común del transporte en Europa son:

- La consecución del mercado único interior.
- Garantizar un desarrollo sostenible.
- Desplegar grandes redes de comunicación en Europa.
- Reforzar la seguridad.
- Fomentar la cooperación internacional.

El Tratado de Maastricht (1992) restableció los fundamentos políticos, institucionales y presupuestarios de la política de transportes, buscando una apertura del mercado de transporte e introdujo el concepto de red transeuropea, por el que se buscaba desarrollar un plan de infraestructuras de transporte

a escala europea con una contrapartida financiera sólida. Siguiendo los fundamentos de Tratado de Maastricht se publicó en diciembre de 1992 el primer Libro Blanco de la Comisión sobre el “curso futuro de la política común de transportes”.

Con este primer avance en materia de política comunitaria de transportes, se redujeron los precios para los consumidores a la vez que se mejoró la calidad y aumentaron las posibilidades de este servicio mediante el desarrollo de programas marco de investigación en el campo de la interoperabilidad. Sin embargo, este avance hacia el mercado interior sacó a la luz nuevos retos que dificultaban la realización completa del mismo:

- El crecimiento desigual de los distintos modos de transporte, propiciado por la no transferencia al precio final de costes externos asociados a los mismos.
- Congestión en determinados ejes.
- Efectos negativos sobre el medio ambiente e inseguridad

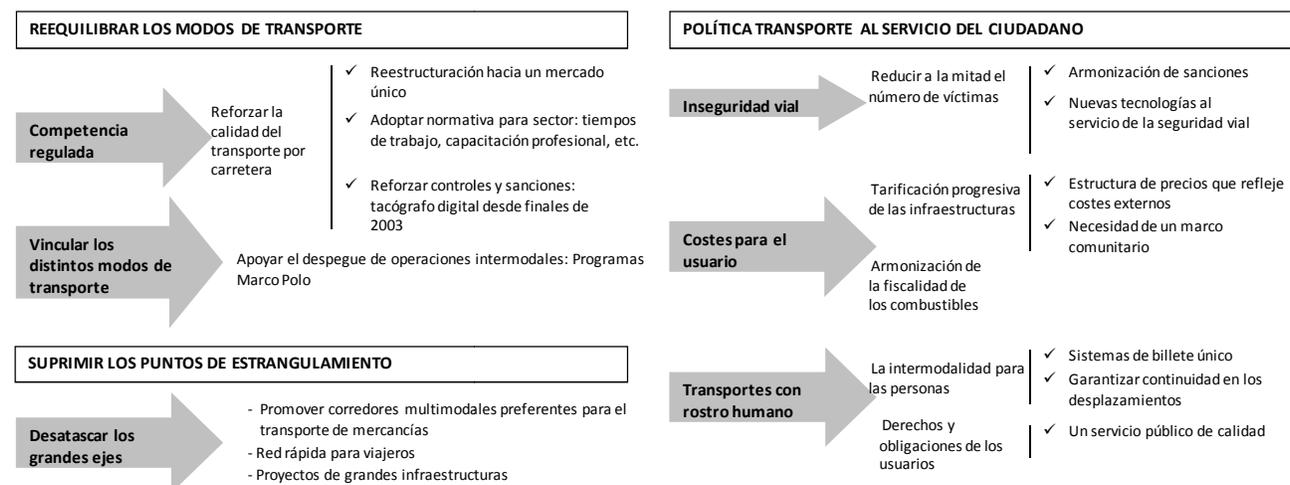
El Tratado de Maastricht (1992) fue el punto de partida para la política común de transportes, que se plasmó en la publicación del primer Libro Blanco.

Referencia al Libro Blanco de 2001

La Comisión Europea presentó el 12 de septiembre de 2001 un nuevo Libro Blanco – “La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”. La premisa de partida de este documento fue la contradicción existente en

los sistemas de transporte en las sociedades industrializadas: una mayor movilidad genera congestión en las redes y deterioro del medioambiente y de la calidad del servicio.

Figura 7 –Plan de acción del Libro Blanco de 2001 en aspectos relativos al transporte por carretera



Se estableció como objetivo la consecución de un sistema de transporte sostenible desde el punto de vista económico, social y medioambiental, de modo que se desvinculara el crecimiento económico de los efectos negativos del transporte (congestión, medioambiente y seguridad).

Revisión en 2006 del Libro Blanco

En 2005 la Comisión inició una revisión del Libro Blanco del Transporte de 2001⁶, a fin de comprobar el grado de cumplimiento de los objetivos planteados y adaptar la política de transportes a un nuevo contexto comunitario: la Europa ampliada y un mercado del transporte internacional de mercancías ya liberalizado. De esta forma se hizo necesario entender la movilidad a escala continental, haciendo de la eficacia y fiabilidad de los medios de transporte partes esenciales de la competitividad regional.

La política de transportes se convirtió en una política de movilidad sostenible a nivel europeo, de forma que se establecieron instrumentos políticos para reorientar el transporte hacia modos más respetuosos con el medioambiente. Para

Para alcanzar este objetivo y resolver los problemas previamente identificados, el Libro Blanco 2001 propuso 60 medidas en el marco de una política de transportes a escala comunitaria y de aplicación progresiva hasta el año 2010.

garantizar la movilidad sostenible en todo el continente, con previsiones de un aumento del 50% hasta 2020 en transporte de mercancías y 35% en pasajeros, se establecieron los siguientes objetivos:

- Impulso de la innovación tecnológica.
- Cambio hacia modos menos contaminantes.
- Desarrollo de soluciones políticas para la optimización de las posibilidades específicas de cada modo de transporte.
- Optimización de infraestructuras, tanto existentes como futuras.

La Revisión del Libro Blanco del Transporte ha supuesto el paso de una política del transporte a escala comunitaria a una política de movilidad sostenible a nivel continental.

Las nuevas acciones se establecieron con una doble visión: por un lado se valoró la realidad europea en su conjunto, teniendo en cuenta las necesidades de inversión, regulación, innovación tecnológica y desarrollo de infraestructuras, y por otro se valoró la realidad regional, atendiendo a la congestión de infraestructuras, problemas de suministro energé-

tico o consideraciones sociales o de seguridad propias de cada zona. De esta forma, el marco global comunitario pretende establecer soluciones diferenciadas desde el punto de vista regional, al tiempo que se mantiene un marco comunitario amplio de movilidad en un mercado único.

En 2009 se ha liberalizado el mercado del transporte internacional de mercancías por carretera para los nuevos miembros de la UE.

Desde 2001 se ha producido una intensa actividad legislativa relacionada con el transporte en general y con el transporte por carretera en particular. Se han tomado medidas relativas a formación, a condiciones sociales en el transporte por carretera o a la prestación del servicio público de transporte de viajeros. Además se han definido distintos proyectos prioritarios de redes transeuropeas de transporte (TEN-T) y se han establecido proyectos de promoción del trans-

porte intermodal mediante la aplicación de programas como el Marco Polo. Este esfuerzo normativo busca que las empresas puedan competir en un mercado interior en condiciones de igualdad. Por ello la Comisión tiene en mente estudiar fórmulas para reducir diferencias que puedan distorsionar el mercado, como ocurre con los distintos niveles de imposición sobre los carburantes.

Desde las instituciones europeas se han dictado normas comunes sobre cualificación profesional y condiciones de trabajo, con el objeto de establecer niveles mínimos de seguridad y de protección social y de garantizar que las empresas compitan en igualdad de condiciones.

⁶ Por una Europa en movimiento – Movilidad sostenible para nuestro continente, 2006

Últimas novedades normativas a escala europea

En el año 2006, ejercicio al que se refería la última Memoria Anual publicada por la DGTT, se aprobó el Reglamento 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo que establecía normas homogéneas sobre el tiempo de conducción, pausas y períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros. Con la aplicación de este reglamento se pretendía armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, así como mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial. Desde entonces, las principales novedades normativas procedentes de la UE han sido las dos siguientes:

- Por una parte, el Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.
- Por otra, la adopción del Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento europeo y del Consejo por el que se establecen normas comunes para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.

Reglamento sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera

El Reglamento 1370/2007 ha sustituido a otro que databa del año 1969, y que había llegado a resultar inadecuado por los cambios acaecidos en el contexto europeo de las últimas décadas.

El proceso arrancó en septiembre de 2000 con la propuesta del Parlamento Europeo y del Consejo. En julio de 2005 la Comisión adoptó una propuesta revisada de Reglamento, en la que se daba mayor flexibilidad en la organización de los servicios públicos.

El nuevo Reglamento, reconoce la libertad de elección de las autoridades locales en materia de organización de los sistemas de transporte públicos y fija el marco de las licitaciones para contratos de servicio público, limitando la duración de las concesiones y regulando entre otros aspectos:

- Las posibilidades de subcontratación, con el fin de garantizar que el titular del contrato sea el prestador de la mayor parte de los servicios de transporte.
- Los umbrales de asignación directa de los contratos de transporte.

Todo ello busca establecer un mercado en competencia regulada que pueda coexistir con mercados ya liberalizados. De esta forma el Reglamento pretende:

- Favorecer la competencia en el sector, al permitir establecer contratos de adjudicación (de 10 años de duración) entre autoridades públicas y el sector privado.
- Reforzar la seguridad de usuarios y empleados, mediante normas de calidad específica en materia social y de servicios.

- Promover la transparencia en los procedimientos de contratación pública.

Nuevo Reglamento para el ejercicio de la actividad de transportista por carretera

El nuevo Reglamento, que no entrará en vigor hasta finales del año 2011 y será de aplicación directa en todo el territorio de la UE, viene a paliar la situación existente en el mercado europeo del transporte por carretera como consecuencia de la diferente transposición e interpretación que los estados miembro habían realizado en sus respectivas normativas nacionales de la Directiva 96/26/CE, y que podían estar dando lugar a una distorsión de la competencia y una falta de transparencia en el mercado.

Entre las principales novedades que trae este nuevo Reglamento se pueden destacar:

- La incorporación de la figura del “gestor del transporte” para materializar el requisito de la capacitación profesional. Las empresas deberán contar con una persona habilitada para el ejercicio de la profesión de transportista con alcance más amplio que hasta el momento, lo que implica unos requerimientos de formación más rigurosos y el establecimiento de nuevos procedimientos de examen para la obtención de las habilitaciones.
- La obligación de mantener un establecimiento permanente en el estado miembro donde esté establecida la empresa.
- La incorporación de nuevos requisitos de capacidad económica, en cuanto al capital social de las empresas, y en cuanto al número mínimo de vehículos que debe tener una empresa para operar en el mercado.
- El mantenimiento del requisito de honorabilidad, tanto de la propia empresa como la del gestor del transporte, en base a una serie de criterios objetivos: no haber recaído condena penal de carácter grave o haber incurrido en infracciones graves relativas al derecho mercantil o a las normativas de tiempos de conducción y descanso, control técnico de vehículos y otros.
- La flexibilización de ciertos aspectos administrativos que dificultan la adaptación de las empresas al mercado y la incorporación de la administración electrónica.

Paralelamente, se han aprobado también sendos Reglamentos relativos al acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (Reglamento CE 1072/2009 del Parlamento europeo y del Consejo del 21 de octubre), y al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses.

La Ley 25/2009 sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (Ley Ómnibus) incorpora gran parte de la adaptación de la LOTT y su Reglamento a las nuevas normas comunitarias.

La divergente interpretación y aplicación de las directivas comunitaria de transporte por carretera en los estados miembro ha llevado a la adopción de Reglamentos cuya aplicación es directa y homogénea en todo el territorio de la UE, con el fin de favorecer la competencia leal y la transparencia del mercado

3 El sector en España

En el análisis del contexto europeo del sector del transporte por carretera que se incluye en el capítulo anterior, se ha hecho referencia a la evolución reciente del sector desde un punto de vista macroeconómico (contabilidad nacional ⇒ valor añadido de la actividad), y comparando a España con las economías de otros países de referencia de la Unión Europea. Las principales conclusiones relativas a España que resultan del citado análisis se pueden resumir de la siguiente manera:

- Un crecimiento sectorial en términos de valor añadido bruto de casi un 9% anual durante el período 2000-2007, superior al resto de países de referencia de la UE-27 (especialmente en relación con las “grandes economías”) y superior también al crecimiento del conjunto de la economía española en términos de PIB a precios corrientes.
- Un cambio en la tendencia de crecimiento del sector a partir de 2007, especialmente en el segmento de mercancías, que precede a la recesión económica global que empieza a manifestarse claramente en el segundo semestre de 2008..
- Un posicionamiento bastante competitivo de las empresas españolas de transporte de viajeros por carretera, considerando la edad media del parque de autobuses y autocares y el valor añadido por empleado.
- Pese a la disminución de actividad que se aprecia a partir de 2007, un aumento realmente significativo de la actividad del transporte de mercancías por carretera en España que la sitúan en el segundo lugar de la UE-27 en términos de toneladas-kilómetro, por detrás únicamente de Alemania, pero por delante de otras grandes economías como Francia e Italia..

En este nuevo capítulo de la Memoria se pretende dar una visión de la situación interna española y de su reciente evolución en cada uno de los dos subsectores, estudiando las magnitudes más representativas desde diversos puntos de vista:

- Oferta y demanda del mercado.
- Estructura empresarial.
- Evolución de los precios y los costes.
- Situación económico-financiera de las empresas.
- Operaciones o transacciones relevantes acaecidas en el sector.
- Situación socio-laboral del sector.

Adicionalmente, se pretende cubrir en este capítulo el análisis de otros factores cuya importancia ha ido creciendo en los últimos años y que incluyen los aspectos relativos a la formación, la intermodalidad y la sostenibilidad, la seguridad (con especial referencia a la introducción del tacógrafo digital), el funcionamiento del mercado, etc.

Para ello se ha recurrido a un amplio abanico de fuentes de información entre las que merece la pena destacar las siguientes:

- Los diferentes Observatorios (del transporte, costes, mercado, precios, social, etc.) desarrollados por la DGTT y publicados con carácter periódico en la página web del Ministerio de Fomento.
- Estadísticas sectoriales publicadas por la DGTT (como la Encuesta Permanente del Transporte Mercancías) y por el Ministerio de Fomento.
- Diversos estudios realizados por la DGTT en los últimos años (como el informe sobre la Situación Económico-Financiera de las Empresas Españolas de Transporte por Carretera 2003-2005).
- Estadísticas del INE.
- Estadísticas de la Dirección General de Tráfico y del Instituto Nacional de Empleo.
- Informes de la Comisión Nacional de la Competencia.

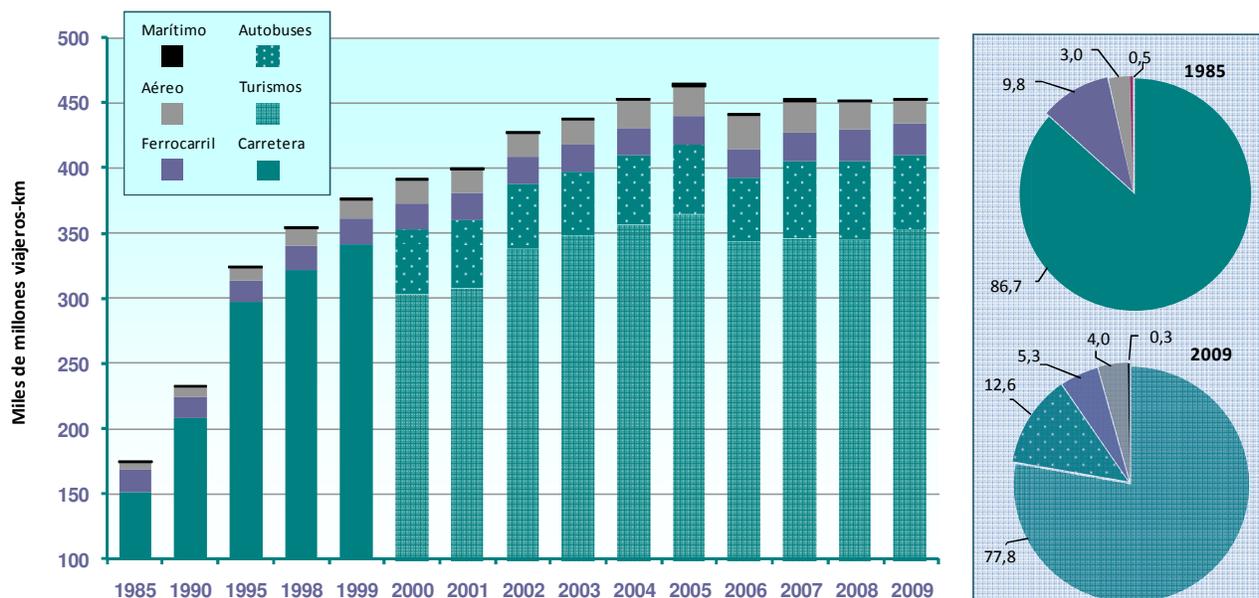
3.1 El mercado del transporte de viajeros por carretera

3.1.1 Reparto del mercado interior por modos de transporte

En los últimos 25 años que van desde 1985 a 2009 el tráfico interior de pasajeros en España se ha multiplicado por 2,6, pasando de 175.000 millones de viajeros-km en 1995 a 454.000 millones de viajeros-km en el año 2009. La tasa media de crecimiento anual durante todo ese largo periodo fue del 4,1%, si bien el ritmo de crecimiento invirtió su tendencia después del año 2005, momento a partir del cual empezó a disminuir para quedarse prácticamente estancado en los tres últimos años.

El reparto modal del transporte interior de pasajeros en España se ha seguido concentrando de forma prioritaria en el modo carretera, el cual transportó en 2009 un volumen de 410.000 millones de pasajeros-km, magnitud que representa más del 90% de la totalidad del transporte interior de viajeros. Considerando que dicho porcentaje en 1985 suponía el 86,7% del total, hay que concluir que la carretera continúa ganando cuota de mercado al resto de los modos de transporte.

Gráfico 26 – Reparto modal del transporte interior de viajeros



Nota: El desglose del modo carretera entre turismos y autobuses sólo es posible obtenerlo a partir de 2000. Con anterioridad se presentan agregados.

Fuente: DGTT – Observatorio del transporte de viajeros por carretera, agosto 2010

A pesar de las políticas propugnadas desde la Unión Europea y asumidas a nivel nacional (Plan Plata y PEIT), que persiguen un reparto más equilibrado del transporte entre los distintos modos, y pese a la escalada del precio de los carburantes de los últimos años, el uso del turismo sigue siendo predominante y los modos de transporte colectivo como el autobús y el ferrocarril están perdiendo importancia relativa.

Dentro del ámbito del transporte por carretera, el uso de los turismos particulares es la fórmula de movilidad más extendida y que mayor crecimiento presenta. Según se observa en el gráfico anterior, a partir del año 2000 se dispone de los datos correspondientes al modo carretera distinguiendo entre autobuses y turismos (éste último dato incluye también pasajeros transportados en motocicletas). Con estos datos se aprecia que el uso del turismo privado y del autobús, han mantenido proporciones muy similares: en el año 2000 el autobús representaba el 12,8% del transporte interior mien-

tras que el autobús suponía el 77,3%, y en el 2009 esos ratios se sitúan en el 12,6% y 77,8%, respectivamente.

Resulta destacable que en términos relativos el transporte interior de viajeros por ferrocarril haya pasado de representar en 1985 el 9,8% del tráfico interior de pasajeros, a suponer apenas un 5,3% en 2009. Es decir, que en los últimos 25 años el ferrocarril ha reducido su cuota de mercado en el transporte interior de viajeros casi por debajo de la mitad. No obstante, esta pérdida de cuota había llegado ser mayor, al verse superado durante varios años por el avión.

Con un volumen de 24.000 millones de pasajeros-km transportados en 2009, el ferrocarril se sitúa como el tercer modo de transporte por delante del avión que representaba el 4% (pese a que, según se ha indicado, en ejercicios precedentes había superado al ferrocarril). La apertura de la línea de alta velocidad entre Madrid y Barcelona y entre Madrid y Valladolid han influido en esta situación

Por tanto, la principal novedad en el reparto del mercado del transporte interior de viajeros en los últimos años ha sido un tímido aumento de cuota del ferrocarril a costa principalmente del transporte aéreo. Este último medio de transporte, que en 1985 apenas representaba un 3% del total, en 2006 llegó a alcanzar una cuota del 5,9%, para volver a caer a un 4% de cuota en 2009 (18.236 millones de pasajeros-km transportados).

Finalmente hay que señalar que el transporte interior de viajeros por vía marítima (cabotaje) representa un porcentaje ínfimo respecto al total, habiéndose reducido además su cuota en los últimos dos décadas desde el 0,5% del mercado al 0,3%, de forma que en 2009 su volumen alcanzó un total de 1.488 millones de pasajeros-km.

Pese a los esfuerzos por reequilibrar el transporte entre los diferentes modos, el vehículo particular continúa siendo el modo dominante en España. El autobús pierde algo de su cuota de mercado, pero el ferrocarril es el modo que más ha retrocedido, si bien en los últimos años y por efecto de las nuevas líneas de alta velocidad parece apreciarse una tímida recuperación.

3.1.2 La oferta de transporte de viajeros por carretera

En este apartado se analizan distintos aspectos relacionados con la oferta de transporte de viajeros por carretera en España.

En primer lugar, se estudia la evolución de las autorizaciones administrativas para la prestación de este tipo servicio, indicador que sirve para cuantificar el volumen de la oferta y su distribución por comunidades autónomas. También se presenta información sobre las características de dicha oferta a través de dos factores básicos: la antigüedad del parque de

vehículos y su capacidad. Asimismo se profundiza en la estructura de la oferta desde el punto de vista de la dimensión empresarial de los operadores.

Finalmente, se hace referencia de forma específica a la oferta que queda bajo el control directo de la DGTT y que corresponde a las líneas regulares de ámbito estatal explotadas por operadores privados de transporte en régimen de concesión administrativa

Autorizaciones para el transporte de viajeros en función del tipo de servicio

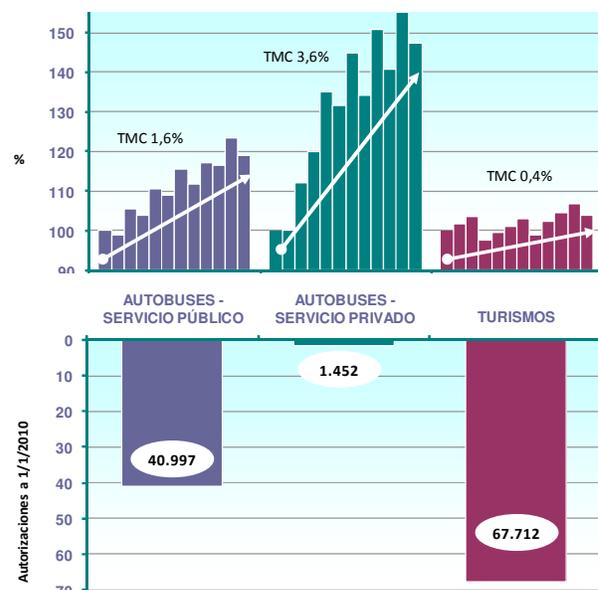
Los distintos cambios incorporados a la normativa sobre autorizaciones administrativas para el transporte de viajeros por carretera han hecho variar el número de autorizaciones a lo largo de los años. La última modificación relevante que se introdujo fue en 1998.

El 1 de julio de 1998 se liberalizó el otorgamiento de autorizaciones administrativas para la realización de servicios de transporte público discrecional y de transporte privado complementario. Hasta dicho momento las autorizaciones se referían a los vehículos, pasando a partir de entonces a estar referidas a las empresas, extendiéndose copias certificadas para los vehículos.

En esa misma modificación de la normativa, las autorizaciones de servicio regular pasaron a serlo también de servicio discrecional y el ámbito geográfico de todas las autorizaciones pasó a considerarse nacional, salvo ciertas excepciones.

En la actualidad, las autorizaciones de transporte de viajeros por carretera están divididas en autorizaciones a turismos, básicamente para la prestación de servicios de taxi con cobertura de ámbito nacional, y autorizaciones a empresas para la prestación de servicios de transporte colectivo de viajeros en autobús. Las autorizaciones para el transporte de viajeros en autobús, a su vez, se clasifican entre servicio público y servicio privado complementario.

Gráfico 27 – Evolución de los autobuses autorizados para el transporte viajeros por carretera (1998-2009; 1998=100)



Fuente: DGTT- Observatorio del transporte de viajeros por carretera, agosto 2010

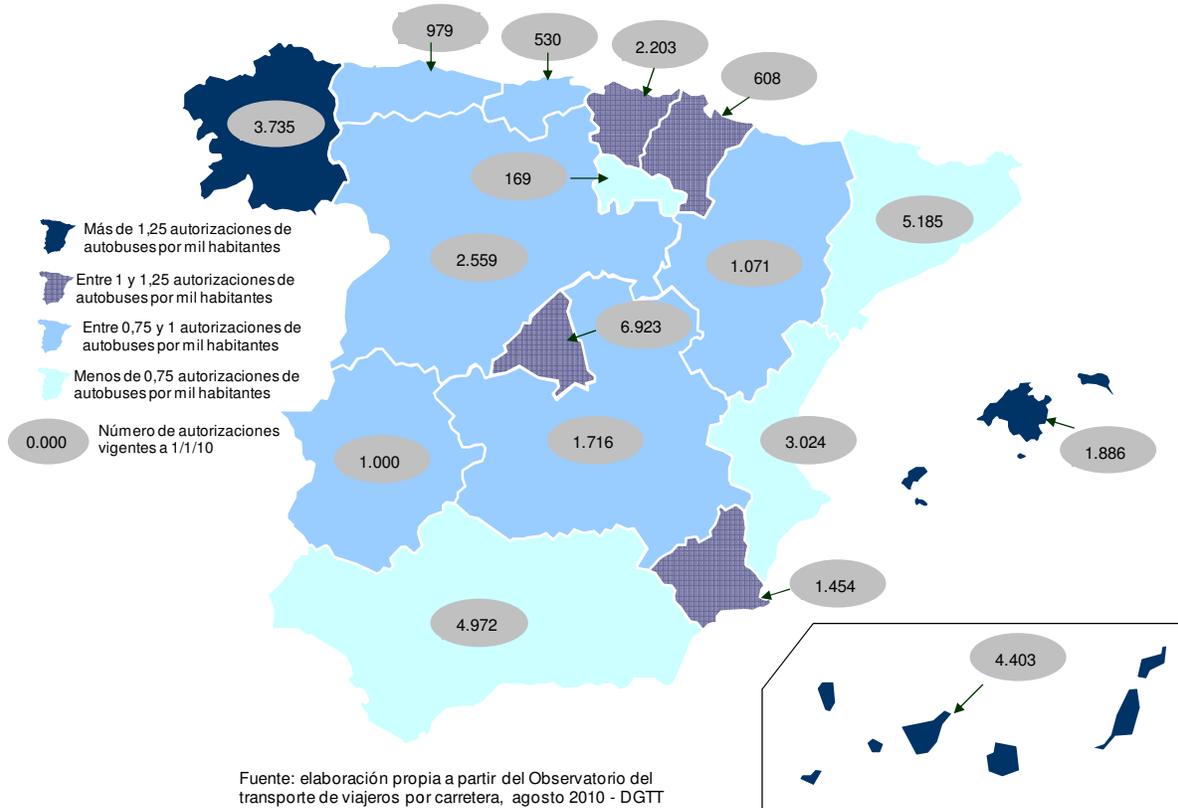
En el gráfico anterior se aprecia que los autobuses autorizados para el servicio privado han tenido un mayor crecimiento acumulado desde 1998, aunque su relevancia es puramente marginal ya que sólo suponen 1.452 autorizaciones frente a las 40.997 existentes para autobuses de servicio público. Este tipo de autorizaciones ha crecido de una forma más pausada.

Tal y como se observa en el gráfico, en los años impares se suelen producir oscilaciones a la baja en el número de autorizaciones. Este hecho tiene su explicación en que el visado de las autorizaciones es bienal y no responde, por tanto a ningún factor de mercado, por lo que el único aspecto que hay que considerar es la evolución en términos globales (TMC – tasa anual de crecimiento compuesto), donde se observa que las autorizaciones de autobuses de servicio público han tenido un modesto crecimiento del 1,6% desde 1998.

Desde el punto de vista geográfico, la distribución de las autorizaciones de transporte público en autobús por comunidades autónomas pone de manifiesto que la Comunidad de Madrid, Cataluña y Andalucía son las regiones donde mayor

número de autorizaciones de autobús existen. Sin embargo, es en las comunidades insulares, (Canarias y Baleares) y en Galicia donde el ratio de autobuses por cada 1.000 habitantes es más alto. En el caso de las comunidades insulares es bastante razonable que el índice sea tan elevado, ya que el sector turístico y los servicios discrecionales que lleva asociados tienen en ellas un gran peso, pero también porque las barreras físicas obligan a mantener un parque de autobuses más amplio, pues no es posible compartir recursos con el resto de regiones, a lo que habría que añadir el escaso desarrollo ferroviario en dichas regiones.

Figura 8 – Distribución de las autorizaciones por Comunidad Autónoma



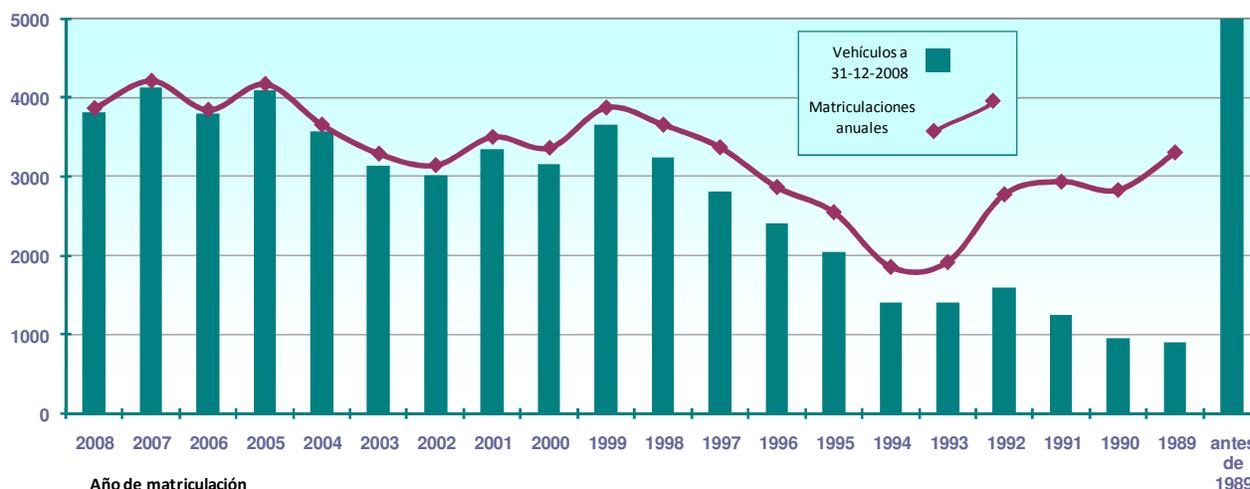
Edad media del parque de autobuses

La información relativa a la antigüedad de la flota de autobuses se puede obtener de los registros de la Dirección General de Tráfico dado que, desde la modificación normativa de las autorizaciones de transporte de julio de 1998, las autorizaciones se expiden a empresas y el Ministerio de Fomento no dispone de datos referentes a los vehículos.

Dado que la fuente utilizada incluye todo tipo de autobuses (urbanos, interurbanos, de uso en recintos privados, etc.) los datos deben de tomarse con cierta cautela y considerarse

como indicadores generales del parque y de su evolución. En este sentido, hay que apuntar que la antigüedad del parque de autobuses existente a finales de 2008 presentaba una tendencia decreciente pero, a su vez cíclica en la edad de los autobuses (como por ejemplo, el importante descenso de matriculaciones que se registró en los años que sucedieron a 1992), según se observa en el gráfico que se presenta a continuación.

Gráfico 28 – Distribución del parque de autobuses en función de su edad



Fuente: Elaboración propia a partir del Anuario Estadístico de la Dirección General de Tráfico

La edad media del parque de autobuses registrados en la Dirección General de Tráfico a finales de 2008, 62.196 unidades, era de 10,1 años, significativamente superior a la que presentan los vehículos pesados de mercancías (véase apartado 3.2.2 siguiente).

Gráfico 29 – Evolución del parque de autobuses de más de 11 años



Fuente: Dirección General de Tráfico – Anuario estadístico

No obstante, la Dirección General de Tráfico ofrece otro indicador para analizar la evolución de la antigüedad del total de autobuses que tiene registrados, el porcentaje de autobuses cuya edad supera los 11 años, y de cuyo análisis

se pone de relieve que la flota de autobuses que supera dicha edad ha ido disminuyendo de forma muy significativa en las últimas décadas, si bien se ha comenzado a invertir la tendencia en los dos últimos años.

En España, los autobuses suelen estar en servicio normalmente hasta la edad de 16 años, límite establecido para la prestación de servicios de transporte escolar. Asimismo, hay que considerar otros factores que inducen a prolongar la vida útil de los recursos, como el carácter social que en las zonas geográficas rurales y de baja densidad poblacional tiene el transporte en autobús (existencia de multitud de líneas autonómicas de débil tráfico) o la necesidad de mantener servicios deficitarios de transporte urbano en ciertos municipios.

En las líneas de transporte regular de ámbito estatal la situación es completamente diferente. La rotación de la flota es muy alta, estimándose un promedio de antigüedad de 5,6 años en el año 2009 y, en algunas de las líneas de mayor demanda, ese ratio se sitúa por debajo de los 3 años. Sin embargo, el número de vehículos adscritos a concesiones nacionales en 2009 fue de 1.283, de los cuales el 16% disponen de medidas que facilitan la accesibilidad y el transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida.

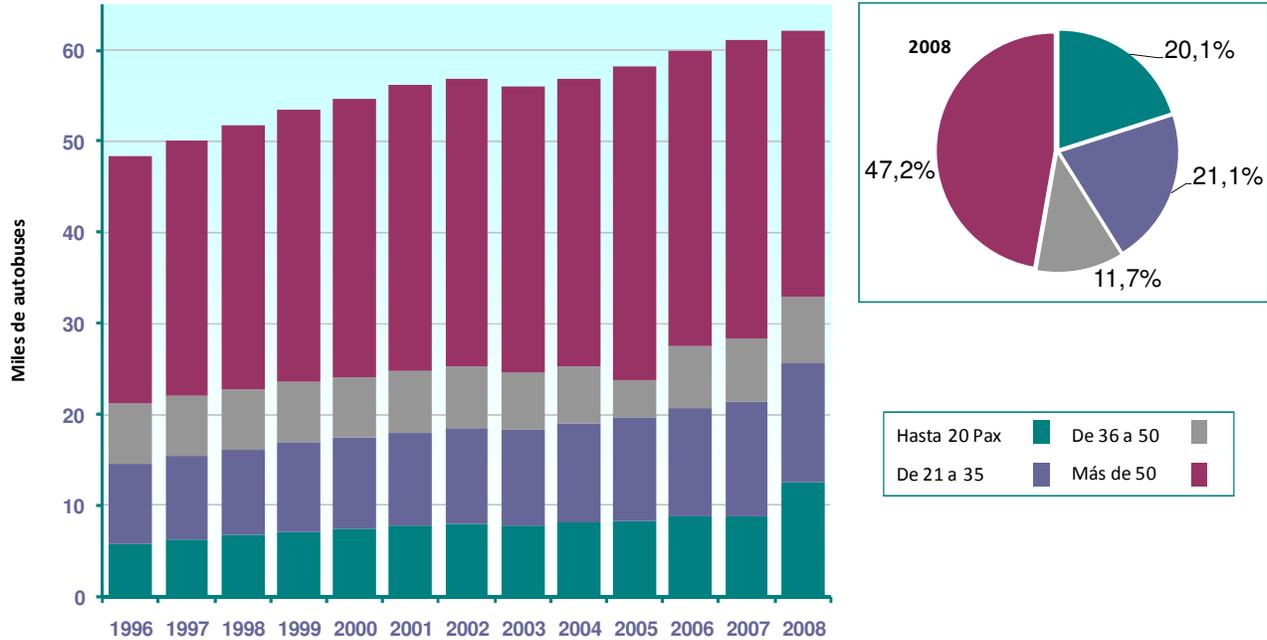
Capacidad del parque de autobuses

En los últimos años, el número de autobuses registrados en la Dirección General de Tráfico ha pasado de 48.405 unidades (dato de 1996) a 62.196 (dato de 2008), lo que supone un incremento agregado del 28% y una tasa media de crecimiento anual del 2%, es decir, el mismo ritmo de crecimiento

que han experimentado los autobuses autorizados para servicio público que figuran en el registro de la DGTT.

La evolución experimentada por el parque de autobuses español en función de la capacidad de los vehículos se presenta en el gráfico adjunto:

Gráfico 30 – Evolución del parque de autobuses en función de su capacidad (a 31 de diciembre)



Fuente: Dirección General de Tráfico – Anuario estadístico

Estructura empresarial

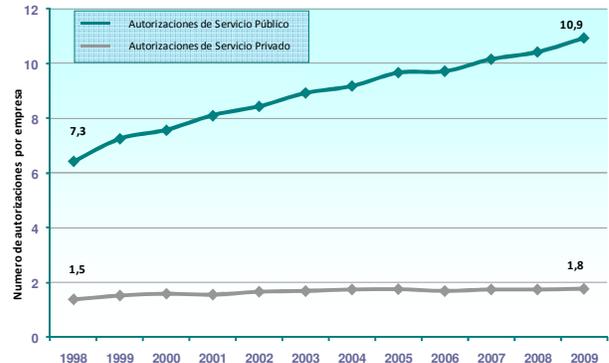
El análisis de la dimensión de las empresas de transporte de viajeros por carretera se ha enfocado de forma específica sobre la actividad del autobús, ya que la actividad realizada con turismos (básicamente, la que realiza el sector del taxi) está desempeñada prioritariamente por trabajadores autónomos. En este sentido hay que señalar que, de acuerdo con la información del INE, se estima que el tamaño medio de la unidad económica en el ámbito del taxi equivale a 1,3 trabajadores por empresa, sin que dicho ratio haya tenido apenas variación en los últimos años.

En relación con la actividad del transporte en autobús se han empleado dos fuentes de información:

- La que dispone la DGTT y que hace referencia a autorizaciones por empresa y copias certificadas para cada autobús.
- La información de la Encuesta Anual de Servicios compilada por el INE y que maneja el ratio de empleados por empresa.

De acuerdo con los registros de la DGTT, el número de autobuses autorizados por empresa en función del tipo de servicio se presenta en siguiente gráfico.

Gráfico 31 - Evolución de los autobuses autorizados por empresa según tipo de transporte (a 1 de enero)



Fuente: DGTT – Observatorio del transporte de viajeros por carretera, agosto 2010

Según se desprende del gráfico anterior, y dejando a un lado la evolución que ha tenido esta variable en el transporte privado complementario, hay que señalar que el tamaño medio de las empresas de transporte en autobús ha aumentado casi un 50% desde el año 1998 (año en el que se modificó el régimen de autorizaciones), pasando de 7,3 autorizaciones por empresa a 10,9 en 2009.

De acuerdo con la información de la Encuesta Anual de Servicios compilada por el INE, y que se analiza con más profundidad dentro del epígrafe de esta Memoria relativo a la situación socio-laboral del sector (véase apartado 3.3.1), el tamaño de las empresas dedicadas al transporte urbano e interurbano en autobús en términos de empleados por empresa ha tenido un comportamiento muy similar, pasando de 13,8 empleados por empresa en el año 2000 a 21,8 empleados por empresa en 2007, lo que demuestra que, bajo cualquiera de las dos fórmulas de análisis, el tamaño de las empresas del sector está aumentando de forma muy significativa, siendo un hecho indicativo de los movimientos de concentración que se vienen produciendo en el sector desde hace varios años.

Adicionalmente, según se desprende de la comparación de los resultados de sendos análisis, el ratio de empleados por autobús en las empresas del sector se mantiene de forma prácticamente estable en la proporción de 1,5 trabajadores por autobús/autocar, tomando como base la totalidad del parque.

El tamaño empresarial ha crecido en los últimos años, alcanzando 10,9 autorizaciones por empresa y 21,8 empleados por empresa. Este último dato se refiere a transporte urbano e interurbano en autobús.

La oferta de transporte regular de viajeros de ámbito estatal

Con la entrada en vigor de la L.O.T.T., las concesiones de transporte regular de viajeros, que inicialmente dependían del antiguo Ministerio de Transportes, atravesaron un proceso de convalidación, unificación y también de transferencia a las Comunidades Autónomas.

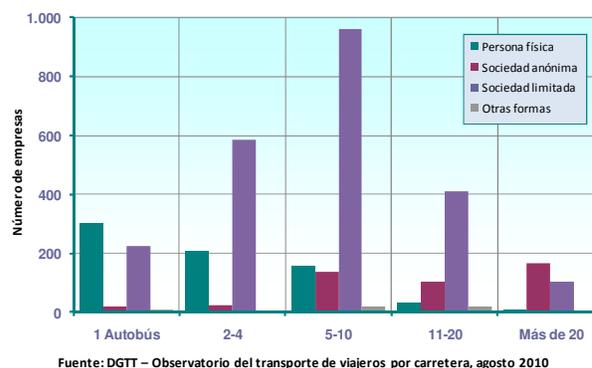
Así, un total de 75 líneas fueron transferidas a Administraciones autonómicas, se convalidaron 119 y se crearon 37 nuevas líneas. Al término del ejercicio 2009, el número de concesiones de transporte regular de viajeros de ámbito estatal que dependían directamente de la DGTT era de 100.

Para reforzar el control y la gestión de los servicios regulares, desde 1998 la gestión de los datos de explotación de las concesiones de transporte regular de viajeros por carretera se lleva a cabo a través de una aplicación informática denominada SITRANBUS. A partir de 2004, los titulares de las concesiones tienen obligación de facilitar trimestralmente a la DGTT un resumen de los servicios prestados al amparo del título concesional.

La longitud total de las concesiones estatales a finales de 2009 ascendía a 81.579 kilómetros, con una longitud media por concesión de 815,8 kilómetros. Desde 1998, tanto longi-

Atendiendo a la forma jurídica de las empresas del sector que realizan servicio público, la dimensión de las mismas presenta la siguiente estructura:

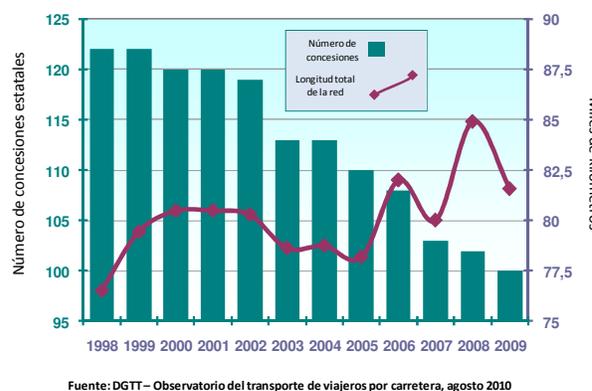
Gráfico 32 – Número de empresas según tamaño y forma jurídica



En el segmento del transporte de viajeros en autobús/autocar en servicio público, el colectivo de trabajadores autónomos es muy poco relevante. Los autónomos representan más de la mitad de las unidades de actividad económica que cuentan con un autobús y al pasar al siguiente intervalo, su porcentaje de participación se reduce a apenas una cuarta parte, para no superar el 15% de las empresas con entre 5 y 10 vehículos.

tud total como la longitud media de las líneas ha crecido, un 7% y un 30% respectivamente. Es decir, en los últimos años se ha reducido el número de concesiones estatales, mientras que la longitud total y la longitud media de las líneas han crecido.

Gráfico 33 – Número de concesiones y longitud total de la red



3.1.3 La demanda de transporte de viajeros por carretera

En este apartado se estudia la demanda en el ámbito del transporte de viajeros en autobús en dos niveles:

- Magnitudes globales sobre el sector en términos de viajeros transportados y viajeros-km.
- Estadísticas referidas de forma específica a las líneas regulares de ámbito estatal que quedan bajo la competencia de la DGTT.

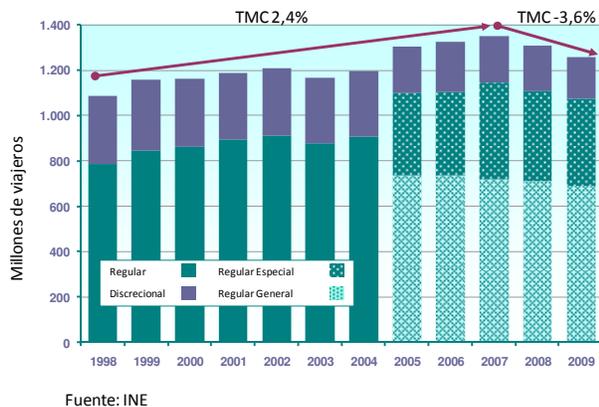
Magnitudes generales sobre viajeros transportados

La información disponible sobre transporte de viajeros por carretera a nivel general procede del INE, que elabora una estadística mensual de transporte interurbano de viajeros, que a los efectos de este análisis se ha agregado por años desde 1998 y hasta 2009.

En este sentido, la magnitud global del transporte en autobús interurbano en España alcanzó en 2009 la magnitud de 1.257 millones de viajeros. Desde 1998 esta cifra ha crecido a un promedio anual del 1,3%, si bien pueden distinguirse claramente dos etapas con distinta tendencia:

- Hasta el año 2007, en que el ritmo de crecimiento en términos de promedio anual fue del 2,4%.
- Los dos últimos ejercicios en donde la caída del número de viajeros ha sido del -3,6%.

Gráfico 34 – Evolución absoluta de la demanda de viajeros en autobús



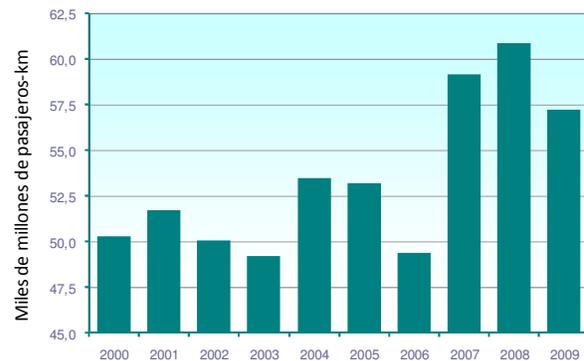
De acuerdo con estas estadísticas, el transporte de carácter regular alcanzó 1.075 millones de viajeros en 2009 mientras que el transporte discrecional se situó en 182 millones de viajeros. La tendencia que a lo largo del periodo analizado han experimentado ambos tipos de transporte han sido complementaria diferente: mientras que el transporte regular ha crecido a un promedio anual del 2,9%, el discrecional ha registrado una pérdida de viajeros del -4,5%. Asimismo, la disminución de viajeros que se produce paralelamente a la recesión económica general ha sido mucho más acentuada en el transporte discrecional, con una caída media del -5,9% en el período 2007-2009, frente a un -3,2% del regular.

En este último caso, la información analizada sobre la demanda incluye tanto información cuantitativa sobre su magnitud (viajeros transportados y viajeros-km) como otros aspectos que ponen en relación la oferta y la demanda (tasas de ocupación y ratios sobre recaudación de las líneas).

Desde el año 2005 es posible desglosar las estadísticas del INE relativas el transporte regular en función de su uso, entre transporte regular de uso general y de uso especial. En este sentido, hay que señalar que el transporte de uso especial (que incluye al transporte escolar y al transporte de trabajadores, básicamente) representa algo más de la tercera parte (36%) de todo el regular, en tanto que el transporte de uso general representa 64%.

En cualquier caso, las estadísticas del INE relativas al transporte interurbano en autobús se refieren exclusivamente al volumen de viajeros, sin tener en cuenta la distancia. En este sentido el informa anual 2009 del Ministerio de Fomento “Los transportes, las infraestructuras y los servicios postales” sitúa el tráfico interior de viajeros en autobús en el año 2009 en una magnitud total de 57.233 millones de pasajeros-km aproximadamente, tal y como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico 35 – Evolución de la demanda de viajeros en autobús (en viajeros-km)



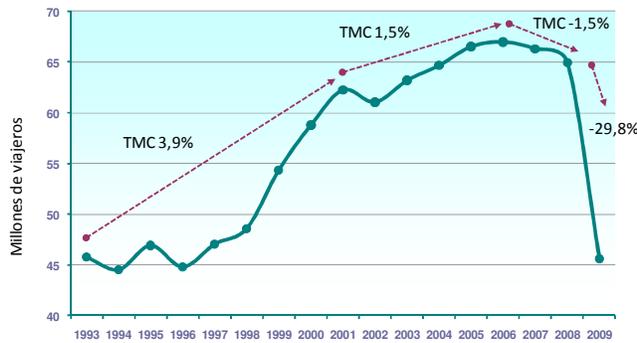
Fuente: Los transportes, las infraestructuras y los servicios postales 2009 (Ministerio de Fomento)

Según se aprecia, durante el período analizado se producen diversas etapas de descenso de la demanda; entre los años 2001 y 2003, en el año 2006 y, en el último año, en 2009, cuyo descenso respecto al año anterior representa un -6%.

Magnitudes específicas de las líneas regulares estatales

En los dos gráficos que se presentan a continuación se resumen las estadísticas relativas a las líneas regulares de ámbito estatal, información que se obtiene a partir de los

Gráfico 36 – Viajeros transportados en concesiones estatales



Fuente: DGT – Observatorio del transporte de viajeros por carretera, agosto 2010

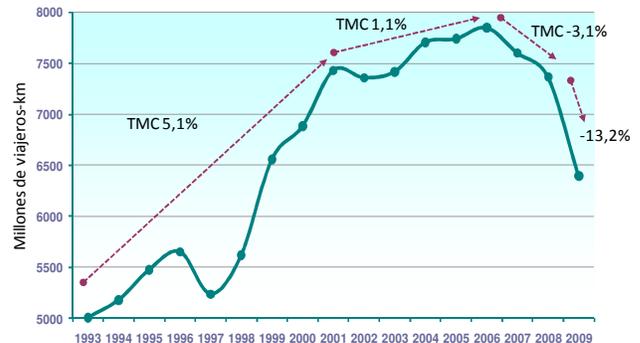
El número total de usuarios de líneas estatales en el año 2009 alcanzó una cifra de 45,6 millones de viajeros, dato que representa una disminución del 29,8% respecto al año anterior que se ha producido por la segregación de diversos tráficos que han sido transferidos a Comunidades Autónomas desde las concesiones estatales VAC-020 (Madrid-Burgo de Osma), VAC-032 (Madrid-Gijón) y VAC-044 (Madrid-Guadalajara) y que representaban casi 16 millones de viajeros anuales. La evolución del tráfico de viajeros en el período analizado ha tenido un nivel de crecimiento alto hasta el año 2001, experimentó una importante moderación hasta 2006, y a partir del 2007 ha comenzado a descender.

Coefficientes de ocupación de las líneas regulares estatales

La ocupación media de las líneas regulares de ámbito estatal se situó en el año 2009 en el ratio de 23,1 pasajeros por vehículo. Esta variable, que hasta el año 2006 había experimentado un crecimiento bastante discreto (1,1% en promedio de crecimiento anual), ha comenzado a descender de forma significativa en los tres últimos años, situación que va asociada a la disminución de viajeros que le sector está sufriendo desde antes del comienzo de la recesión económica general.

datos de explotación que las empresas titulares de las concesiones administrativas reportan de forma periódica a la Administración.

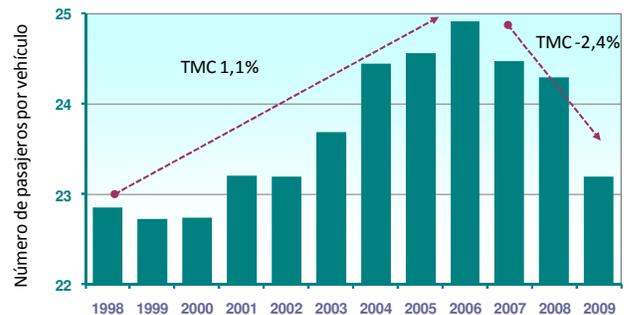
Gráfico 37 – Viajeros-km transportados en concesiones estatales



Fuente: DGT – Observatorio del transporte de viajeros por carretera, agosto 2010

Las mismas conclusiones se obtienen del análisis del indicador viajeros-kilómetro transportados. El volumen total de viajeros-kilómetro para 2009 se situó en 6.396 millones, habiendo experimentado una disminución del -13,2% con respecto al año anterior y una evolución muy similar en las distintas etapas del período que se han señalado anteriormente. El motivo por el cual en 2009 el indicador de viajeros-km descende en menor medida que los viajeros, es porque la mayor parte de los tráficos que se han transferido eran rutas de corto recorrido en el entorno del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Gráfico 38 – Ocupación media de las concesiones estatales (pasajeros por autobús)



Fuente: DGT – Observatorio del transporte de viajeros por carretera, agosto 2010

Recaudación de las líneas regulares estatales

La recaudación total de las concesiones estatales en el año 2009 alcanzó 347 millones de euros habiéndose visto reducida de forma significativa en los últimos años, en parte por la reducción del volumen de viajeros y en parte por la transferencia de tráfico de ciertas concesiones a comunidades autónomas.

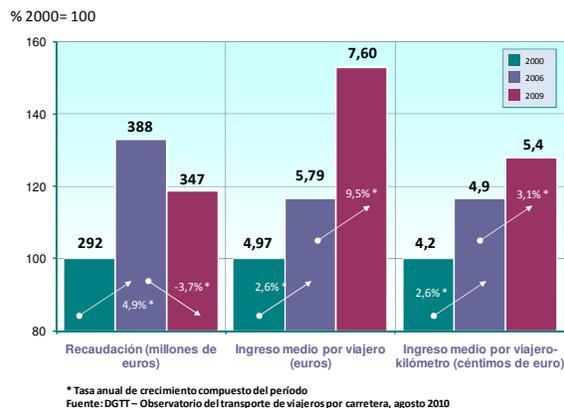
En este sentido, la evolución de la recaudación en términos relativos experimentó un crecimiento bastante significativo entre 2000 y 2006, con un ritmo promedio anual del 4,9%, frente a la disminución del 3,7% experimentada en los últimos años.

En términos de ingreso medio por viajero, la recaudación ha pasado de 4,97 euros en 2000 a 7,60 euros en 2009, lo que representa una tasa media de crecimiento anual del 4,8% en el total del período. Si segmenta la evolución en las etapas 2000-2006 y 2006-2009 se aprecia que este ratio sólo creció de forma moderada en la primera de ellas, mientras que en el último tramo el crecimiento fue muy superior por diferentes motivos. Entre otros han podido influir las revisiones de tarifas que se tuvieron que realizar para mitigar el impacto del alza de los precios del carburante, así como el efecto de

la transferencia a las comunidades autónomas de ciertos tráficos de muy alta ocupación y tarifa media muy baja.

En términos de recaudación por viajero y kilómetro el crecimiento ha sido más moderado, pasando de 4,2 céntimos de euro a 4,9 céntimos de euro en 2000 a 5,4 en 2009, lo que supone un promedio anual del 2,8%.

Gráfico 39 – Recaudación absoluta y relativa. 2000, 2006 y 2009



El ritmo de crecimiento de viajeros en las concesiones estatales ha comenzado a descender después de 2006. La recaudación de las concesiones también se ha visto reducida en los tres últimos ejercicios, pese a que los ingresos medio por viajero y por viajero-km han crecido de forma relevante en el mismo período.

3.1.4 Evolución de los costes y los precios

De acuerdo con la información recopilada en los Observatorios de costes del transporte de viajeros en autocar y el Observatorio del transporte de viajeros por carretera (agosto 2010), en el período transcurrido desde la última Memoria Anual publicada, es decir, el período comprendido entre el 31-12-2006 y el 31-12-2009, los costes del transporte discrecional de viajeros en autocar han crecido a un ritmo mucho más moderado (entre un 1,6% y un 2,2% en promedio anual) de lo que lo habían hecho en los años precedentes.

Tomando como referencia los costes del autobús/autocar de más de 55 plazas (que es el perfil de vehículo predominante en el mercado) los costes por kilómetro han pasado de 1,32 euros a 31-12-2006 a 1,39 euros a 31-12-2009.

Por otra parte, el coste de explotación más significativo corresponde a los gastos de personal (salarios, costes sociales y dietas). Este concepto representa el 33% de los costes en vehículos de más de 55 plazas y su peso específico aumenta a medida que el vehículo es más pequeño. En el caso de vehículos de entre 10 y 25 plazas este coste equivale al 49% del total, lo que resulta lógico considerando que este tipo de vehículos suelen recorrer menos kilómetros.

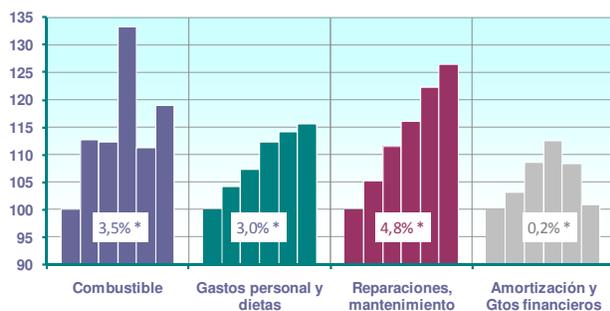
El coste del combustible, que es el segundo concepto en importancia, disminuye a medida que se reduce el tamaño del vehículo: en vehículos de más de 55 plazas representa el 20%, mientras que en vehículos de 10 a 25 plazas equivale al 16%. La misma conclusión se extrae con respecto a las amortizaciones y a los gastos financieros.

Los gastos de vehículo (mantenimiento, conservación y neumáticos) y el resto de costes directos no presentan variaciones relevantes entre los distintos tipos de vehículo. Los costes indirectos (gestión y administración) se calculan de forma general en el Observatorio como un 12,5% de los costes directos (lo que representa el 11,1% en el global).

Gráfico 40 – Evolución de los costes en el transporte de viajeros por autocar (31/12/2006 – 31/12/2009)



Gráfico 41 - Evolución de los principales conceptos de coste en el transporte de viajeros por carretera – Autobuses de más de 55 plazas 2005 – 2009 (2005 = 100)



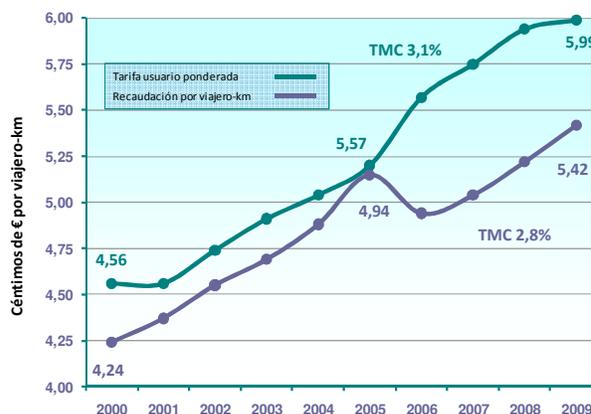
* Tasa anual de crecimiento compuesto del período 2005-2009.
Fuente: Elaboración propia a partir de los Observatorios del mercado de transporte de viajeros por carretera

Tomando como referencia los autobuses de más de 55 plazas para analizar la evolución reciente de los distintos conceptos de coste, en el gráfico anterior se confirma nuevamente el importante impacto del coste del combustible hasta 2007.

No obstante hay que añadir que los costes de reparación y mantenimiento alcanzaron una tasa de crecimiento incluso superior a la del combustible dentro el período analizado.

Por lo que afecta a la evolución de los precios del transporte de viajeros en autocar, la información que se toma como referencia es la evolución de las tarifas medias de las líneas regulares de ámbito estatal y la recaudación efectiva por viajero-km en el período 2000-2009

Gráfico 42 - Evolución de los precios en transporte de viajeros por autocar



Fuente: Observatorio del transporte de viajeros por carretera, agosto 2010

Según se observa, las tarifas medias ponderadas (que se corresponden con la tarifa partícipe empresa de las concesiones) han aumentado a un ritmo anual del 3,1%, como consecuencia de las revisiones anuales que se realizan de forma oficial para adaptarlas a la evolución del IPC. Sin embargo, la recaudación efectiva por viajero-km ha sido menor e incluso ha llegado a reducirse a partir del año 2006. Este hecho puede tener uno de sus fundamentos en la aplicación de tarifas promocionales por las empresas concesionarias con el fin de aumentar la ocupación de sus líneas, lo que se corrobora al comprobar que la recaudación de las líneas, en términos absolutos, ha aumentado en menor medida que los viajeros-km transportados.

3.1.5 Situación económico-financiera de las empresas de transporte de viajeros por carretera

El último estudio que realizó la DGTT sobre la situación económica financiera de las empresas españolas de transporte por carretera se refiere al periodo 2003-2005, sin que se hayan realizado actualizaciones posteriores. En el presente apartado se recogen las conclusiones más relevantes referentes al transporte de viajeros por carretera procedentes de dicho estudio. Hay que tener en cuenta que las conclusiones del estudio hacen referencia a la situación que existía con anterioridad al comienzo de la crisis económica general e incluso anterior a la caída del número de viajeros que la precedió.

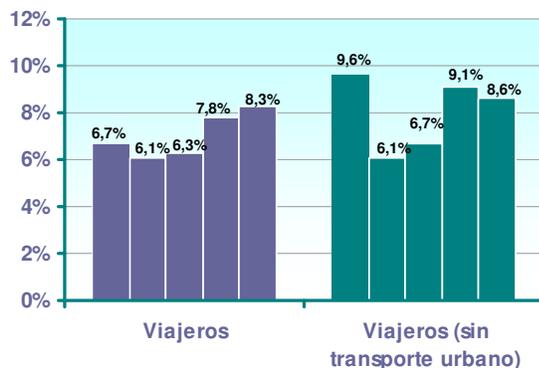
Asimismo, conviene señalar que, dada la metodología empleada en dicho estudio, las conclusiones deben de ser tomadas con cierta cautela ya que el universo que se considera son las empresas españolas de transporte que han depositado

Cuentas Anuales en el Registro Mercantil, con lo que quedan excluidas del análisis las unidades económicas sin personalidad jurídica mercantil (empresarios individuales, sociedades civiles, etc.) No obstante, hay que considerar que, en el caso del transporte de viajeros, la muestra utilizada representa el 27% de las empresas, lo que supone un elevado grado de solidez para las conclusiones generales alcanzadas.

En este sentido, se presentan a continuación tres de las variables fundamentales que sirven para conocer la situación del negocio: los ingresos de explotación, la estructura del balance de situación y la rentabilidad de la actividad (rentabilidad sobre ventas o ROS).

Ingresos de explotación

Gráfico 43. Evolución por subsectores de la variación interanual en los ingresos de explotación. Transporte de viajeros (2001-2005)



Fuente: Situación Económico-Financiera de las Empresas Españolas de Transporte por Carretera durante el periodo 2003-2005

La evolución de la facturación global en las empresas de transporte de viajeros por carretera (ingresos de explotación)

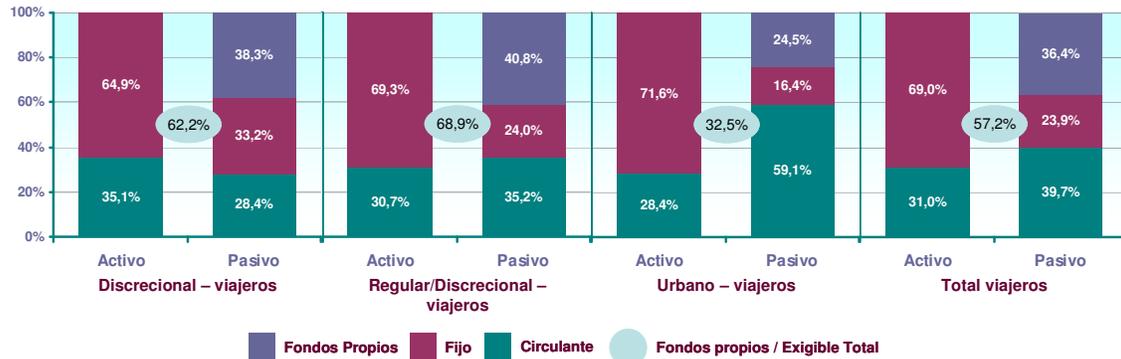
se ha desglosado de dos maneras: incorporando las empresas de transporte urbano y sin incorporar a éstas.

Al analizar el sector en su totalidad, se puede comprobar que durante el período del análisis (2001-2005) la variación interanual de la facturación se ha mantenido en una horquilla entre el 6% y el 8%, siendo a partir de 2004 cuando la facturación empieza a crecer de forma más importante, ya que se ha afectado parte del aumento en los costes del combustible que se ha producido desde entonces al precio del servicio que pagan los usuarios del transporte.

La lectura que se hace al eliminar el efecto de las empresas de transporte urbano es muy similar pero con la consideración de que la horquilla de aumento de los ingresos ha sido más amplia: entre un 6% y un 10%. Esto parece indicar que las empresas dedicadas al transporte urbano no han podido repercutir en sus tarifas en la misma medida que el resto del sector los incrementos en el precio de los carburantes.

Estructura del balance

Gráfico 44 - Estructura del balance de situación de las empresas de transporte de viajeros por carretera (2005)



Fuente: DGTC - Situación Económico-Financiera de las Empresas Españolas de Transporte por Carretera durante el período 2003-2005

El balance de situación presenta una imagen estática de la situación patrimonial de las empresas y permite, además, tener una representación gráfica de la situación de liquidez a corto plazo y de los niveles de endeudamiento.

De acuerdo con la representación gráfica anterior, el sector en su conjunto presenta unos ratios de endeudamiento bastante elevados, hecho que deriva de la necesidad de tener que financiar sus activos productivos (es decir, la flota) a través de recursos ajenos.

Los niveles de endeudamiento son más elevados en las empresas dedicadas al transporte urbano, lo que supone que su estructura financiera aparezca representada como la más débil en relación al resto, con un fondo de maniobra negativo, que indica posibles problemas de liquidez en el corto plazo. No obstante, hay que tener en cuenta que este tipo de

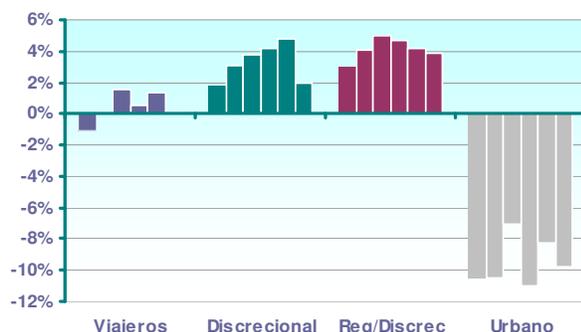
empresas suelen tener carácter público o estar apoyadas por las Administraciones locales.

El resto de empresas del sector presenta unos ratios de solidez financiera bastante saneados, dado que la proporción que representa los recursos propios sobre el exigible es bastante razonable (por encima del 65%)

Las empresas dedicadas al transporte regular-discrecional presentan en su conjunto un fondo de maniobra levemente negativo. Esta circunstancia es meramente circunstancial y obedece a que los periodos de cobro en el transporte regular (básicamente la recaudación de las tarifas) se hace a muy corto plazo (prácticamente al contado e incluso por anticipado) mientras que los pagos a proveedores se realizan con cierto diferimiento.

Rentabilidad sobre ventas

Gráfico 45 - Evolución de la rentabilidad sobre Ventas (ROS) por subsectores. Transporte de viajeros (2000-2005)



Fuente: Situación Económico-Financiera de las Empresas Españolas de Transporte por Carretera durante el período 2003-2005

La rentabilidad sobre ventas (ROS) proporciona una información muy valiosa sobre la eficiencia del negocio ya que

mide la capacidad de la empresa para convertir sus ingresos corrientes en flujos de caja libres.

La serie que se ha analizado corresponde al período 2000 a 2005 y en ella se aprecia que los datos correspondientes al conjunto del sector están muy sesgados por la influencia negativa de las empresas dedicadas al transporte urbano, cuya rentabilidad es negativa de forma recurrente.

En las restantes empresas la situación es diferente pues el ROS ha estado situado entre el 2% y el 5% durante todo el período. No obstante, en ambos segmentos se observa que la rentabilidad invierte su tendencia:

- En el caso del transporte discrecional, la rentabilidad se reduce bruscamente en el último año de la serie (2005).
- En las empresas de transporte regular-discrecional dicha tendencia se anticipa ya desde 2003, aunque la rentabilidad disminuye de forma más moderada.

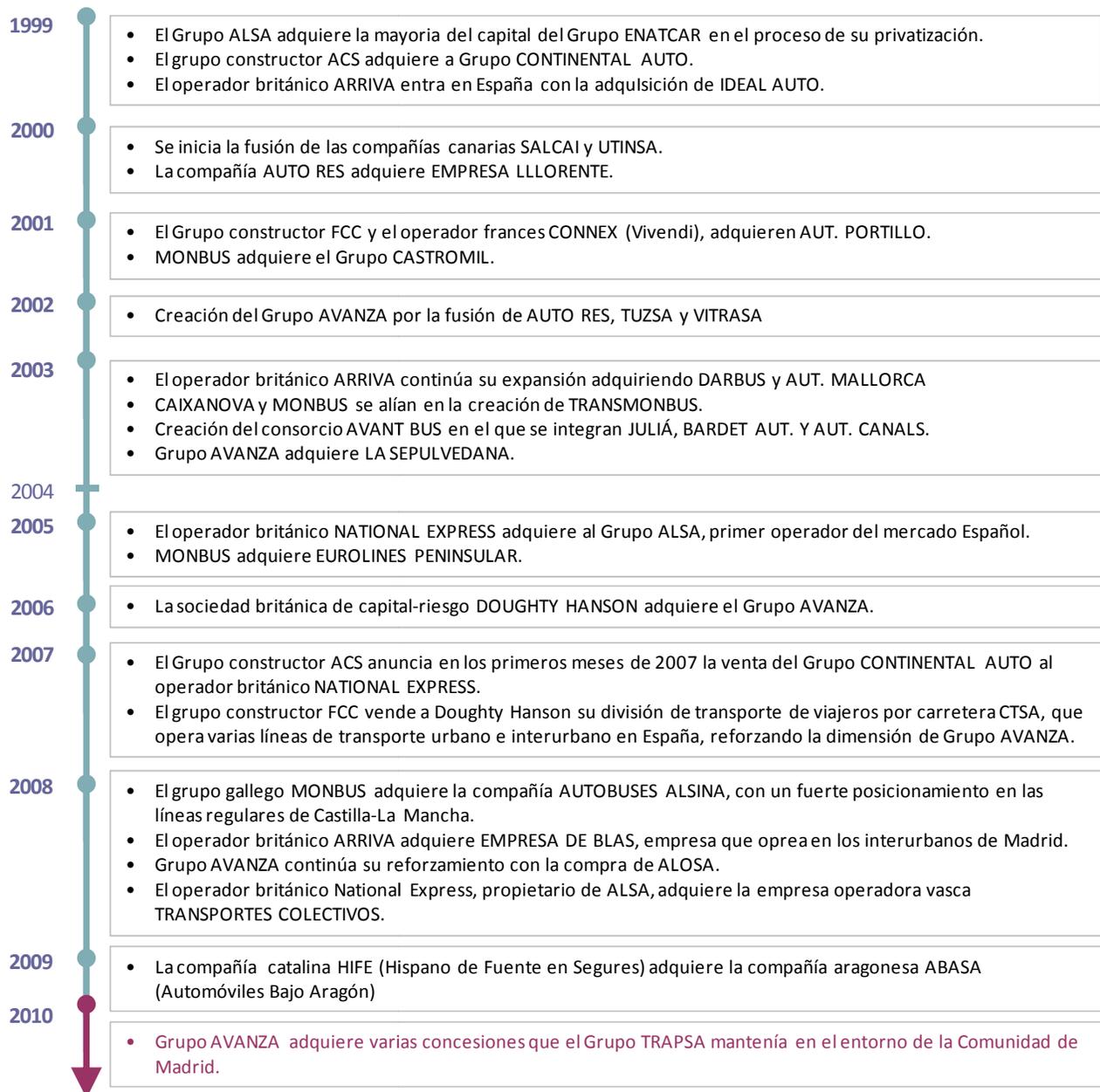
3.1.6 Principales operaciones societarias en el mercado de transporte de viajeros por carretera

El mercado del transporte de viajeros por carretera ha estado en constante movimiento en los últimos años en lo que ha operado societarias se refiere, habiéndose sucedido numerosas transacciones cuyo alcance ha sido variado:

- Por un lado, se ha producido la entrada en el mercado español de algunos de los principales operadores europeos (Grupo Arriva y National Express).
- Por otro lado, el mercado nacional ha comenzado a ser atractivo para otros sectores económicos, en especial para el sector financiero y el sector constructor y, también de forma más reciente, para el ámbito del capital-riesgo.

- Asimismo, se han producido operaciones internas de concentración orientadas a aumentar la dimensión y mejorar el posicionamiento competitivo de los distintos Grupos.

En la siguiente figura se incluye un resumen de las principales operaciones que han tenido lugar en el sector en los últimos años, información que se ha obtenido, principalmente, de los distintos expedientes tramitados por la Comisión Nacional de la Competencia).



Fuente: Elaboración propia a partir de información de la Comisión Nacional de la Competencia y otras fuentes.

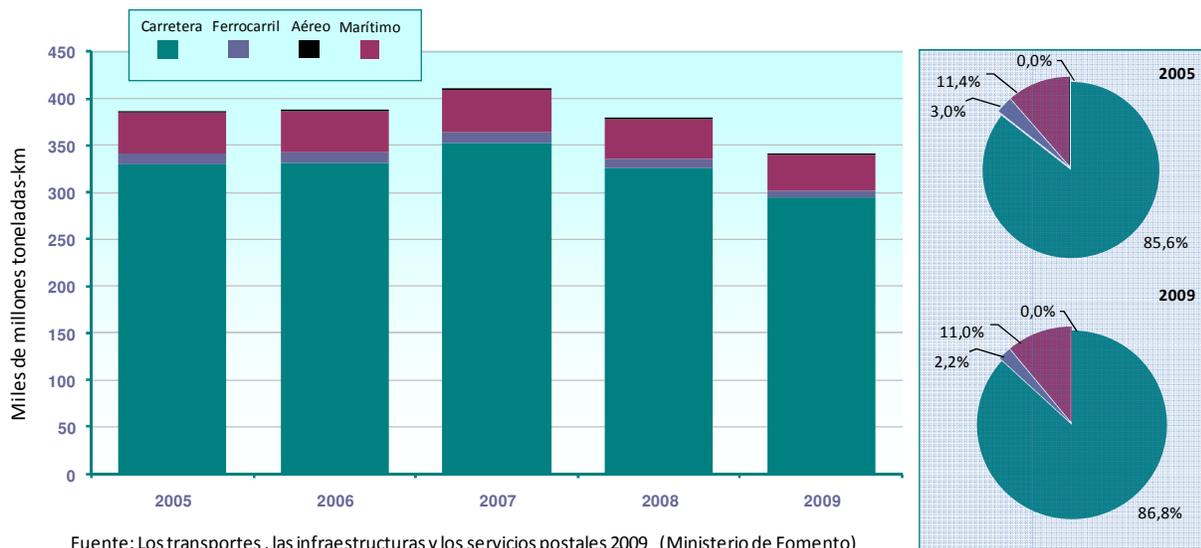
3.2 El mercado del transporte de mercancías por carretera

3.2.1 Reparto modal en el tráfico interior de mercancías

Durante el período comprendido entre 1985 y 2005 el tráfico interior de mercancías (incluyendo todos los modos de transporte) había ido creciendo a un ritmo muy rápido por encima del 5% en promedio anual, hasta alcanzar una magnitud de 385.000 millones de toneladas-km en dicho año. Con posterioridad, el ritmo se desaceleró hasta el año 2007 y partir de 2008, coincidiendo con el inicio de la crisis económica general, la evolución ha comenzado a presentar una tendencia negativa con una disminución importante del tráfico de mercancías.

El reparto por modos del transporte interior de mercancías se ha concentrado de forma dominante en la carretera, pasando de representar una cuota de mercado del 69,6% en 1985 a una cuota del 86,8% en 2009, y habiendo alcanzado un volumen de 294.324 millones de Tn-km, si bien, en el año 2007 se había alcanzado el mayor nivel de la historia llegando a superarse los 350.000 millones de Tn-Km.

Gráfico 46 – Reparto modal del transporte interior de mercancías



Del mismo modo que en el caso del transporte de viajeros, a pesar de las políticas de reequilibrio propugnadas por las distintas administraciones, la carretera ha continuado aumentando su importancia en los últimos años y ha ganado cuota de mercado al resto de los modos de transporte de forma prácticamente recurrente. El impacto que la crisis económica general ha tenido sobre la actividad mercantil y el tráfico de mercancías ha sido tremendamente importante en la carretera, pero en mucho menor medida que en el resto de modos. La caída del volumen de transporte interior de mercancías en el año 2009 en el modo carretera ha sido del 9,5%, tasa muy alta pero muy inferior a la que experimentado los otros modos,

Los datos referentes al transporte por carretera de mercancías incluyen tanto el realizado por vehículos pesados como ligeros, según se recopila en el informe anual del Ministerio de Fomento “Los transportes, las infraestructuras y los servicios postales”. El Ministerio de Fomento dispone, a su vez, a través de las estadísticas de la “Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera”, de otras estimaciones para el transporte interior (incluido el interurbano) en vehículos pesados, sin tener en cuenta el transporte en vehículos ligeros.

Teniendo en cuenta que los datos del informe anual y las estimaciones de la EPTMC no son comparables, los primeros se han analizado en este apartado para determinar el reparto modal y las estimaciones procedentes de la EPTMC se emplean en el apartado que hace referencia a la Demanda de transporte de mercancías por carretera (3.2.3).

El transporte interior por ferrocarril ha pasado a representar en 2009 el 2,2% del total, cuando en el año en el año 2005 era del 3,0% y cuando en 1985 su participación era del 7,6%. Durante 2009 se transportaron por ferrocarril 7.391 millones de Tn-km. Las características estructurales de la red ferroviaria y la ordenación del mercado son factores clave que han hecho que en términos absolutos el transporte ferroviario de mercancías haya reducido de forma tan significativa por debajo de los 10.000 millones de Tn-Km y que su peso relativo en el sistema de transporte haya caído. El impacto de la recesión económica parece haber sido más drástico en este modo de transporte, que ha sufrido en 2009 una caída en las Tn-km transportadas del 28%.

El modo marítimo (cabotaje interior) ha visto reducida ligeramente su participación en los últimos años. Más allá, en los últimos 25 años ha reducido su peso específico, pasando de representar una quinta parte del transporte interior en

1985 a equivaler a la décima parte del total en 2009. A pesar de este descenso relativo, el cabotaje marítimo es el segundo modo después de la carretera, habiendo alcanzado en 2009 una magnitud de 37.345 millones de Tn-Km y que ha supuesto una disminución del 13,2% respecto al año anterior.

En base a la configuración geográfica de España, la evolución del cabotaje de mercancías está muy condicionada por el grado de desarrollo del litoral y de los tráficos con las zonas insulares nacionales. Pese a ser una península, el cabotaje no tiene una importancia relevante en España ya que gran parte de los centros productivos y de consumo ubicados en el interior del país (Madrid, en especial, y otras áreas como las de Valladolid, Navarra, Zaragoza, etc.) no requie-

ren de este modo de transporte, si bien los nuevos sistemas logísticos de puertos secos están contribuyendo a dinamizar la propia actividad de los puertos del litoral.

Por último, el transporte interior de mercancías en modo aéreo es meramente testimonial, y su cuota de participación es absolutamente inmaterial, teniendo en cuenta que el volumen de carga aérea en tráfico interior durante 2009 ha sido de apenas 53 millones de Tn-km, lo que además ha supuesto una disminución del 24% con relación al año 2008. La relación entre las ventajas del factor tiempo y los elevados costes de este medio de transporte conlleva a que en tráfico interior de mercancías no resulte prácticamente competitivo.

Las grandes ventajas competitivas de la carretera y su flexibilidad la convierten en líder absoluto del mercado del transporte interior de mercancías, habiéndole ganado cuota de mercado al resto de los modos de transporte de forma recurrente durante los últimos 25 años.

3.2.2 La oferta de transporte de mercancías por carretera

Dentro de este apartado se analizan los diferentes aspectos que caracterizan la oferta de transporte de mercancías por carretera en España.

En primer lugar, se estudia la evolución de las autorizaciones administrativas para la prestación de los distintos tipos de servicios en el ámbito de vehículos ligeros y pesados,

Autorizaciones en función del tipo de servicio

La L.O.T.T. y el R.O.T.T. diferencian entre dos tipos de vehículos, pesados y ligeros, y dos tipos de servicio, público (transporte de mercancías de terceros) o privado (transporte de mercancías propias).

La normativa actual considera vehículo ligero a aquél cuyo peso máximo autorizado (PMA) no supera las 6 Tn o que, aún sobrepasando este peso, tenga una carga útil inferior a 3,5 Tn. En la actualidad, no es necesario la obtención de título habilitante para realizar transporte público de mercancías en vehículos cuya masa máxima autorizada no exceda de 2 Tn. Para la realización de transporte privado complementario el RD 1226/2006 de 27 de octubre de 2006, elevó este límite de 2 Tn a 3,5 Tn de masa máxima autorizada.

La consideración de vehículo pesado dentro de la normativa establece que su peso máximo autorizado sea superior a 6 tn y su capacidad de carga supere las 3,5 Tn. Además, una cabeza tractora se considera como vehículo pesado cuando tenga una capacidad de arrastre de más de 3,5 Tn.

Las distintas reformas de la normativa han eliminado y agrupado los diferentes tipos de autorizaciones que históricamente han existido. Por ello, el número de autorizaciones ha experimentado ciertas fluctuaciones puntuales que se han debido a razones puramente normativas.

Entre las principales reformas que han afectado recientemente al régimen de las autorizaciones para el transporte de mercancías por carretera se pueden citar:

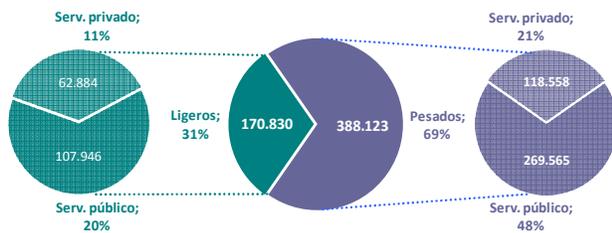
indicador que sirve para cuantificar el volumen de la oferta nacional. También se presenta información sobre las características de dicha oferta a través de dos factores básicos: la antigüedad del parque de vehículos y su capacidad. Asimismo se profundiza en la estructura de la oferta desde el punto de vista de la dimensión empresarial de los operadores.

- OM de 24 de agosto de 1999, cuya principal medida supuso la eliminación de los contingentes del número de autorizaciones de transporte público en vehículos pesados de ámbito nacional.
- RD 1226/2006 de 27 de octubre de 2006, que elevó el límite de la masa máxima autorizada de los vehículos de transporte privado complementario de 2 Tn a 3,5 Tn. Además se congeló la emisión de autorizaciones de transporte público de mercancías en vehículo pesado de ámbito local, como ya lo estaban las de ámbito comarcal.
- A pesar de tratarse de una novedad normativa posterior a 2006, periodo de referencia de la presente Memoria, la Orden Ministerial FOM/734/2007 de 20 de marzo de 2007, estableció que las autorizaciones para el servicio público de vehículos pesados (MDP) con ámbito comarcal y local pasaran a ser de ámbito nacional y sin limitación conforme sean canjeadas o visadas. A su vez se establece que en determinadas circunstancias, algún vehículo ligero de servicio público (autorización MDL) o de servicio privado (autorización MPC) pase a tener autorización de vehículo pesado de servicio público (MDP).

Esta última modificación del régimen de autorizaciones ha propiciado ciertas rupturas en las series históricas que se manejan para cuantificar la oferta global del mercado. Hay que señalar que a raíz del mencionado RD 1226/2006 más de medio millón de vehículos ligeros (concretamente 516.313) dejaron de necesitar autorización administrativa para operar en el mercado del transporte. Con anterioridad a

esta norma, los vehículos ligeros de servicio privado eran los que concentraban el mayor número de autorizaciones, concretamente un 52% del total a principios de 2006. Con el nuevo régimen de autorizaciones, la distribución de las mismas en función del vehículo y de los tipos de servicio se presenta en el siguiente gráfico.

Gráfico 47 – Distribución de las autorizaciones de transporte de mercancías vigentes al 01/01/2010



Fuente: Observatorio del transporte de mercancías por carretera, agosto 2010 – DGTT

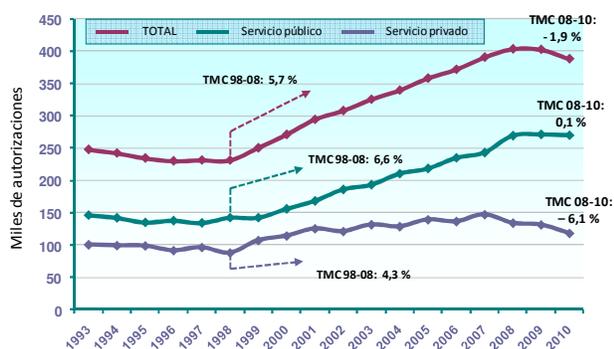
Del total de autorizaciones vigentes a finales de 2009, el 69% correspondían a vehículos pesados, mientras que el 31% lo eran de vehículos ligeros.

La distribución de vehículos entre servicio público y privado guarda una proporción similar en ambos tipos de vehículos, representando los primeros dos tercios y los segundos una tercera, aproximadamente. De tal forma que a nivel agregado, los vehículos de servicio público representan el 68% del total y los de servicio privado complementario el 32%.

Considerando las autorizaciones en función del vehículo y del tipo de servicio prestado se presenta a continuación la evolución histórica reciente de acuerdo con la siguiente clasificación:

- Vehículos pesados de servicio público.
- Vehículos pesados de servicio privado.
- Vehículos ligeros de servicio público.
- Vehículos ligeros de servicio privado.

Gráfico 48 - Evolución del número de autorizaciones de vehículos pesados con tracción propia (a 1 de enero)



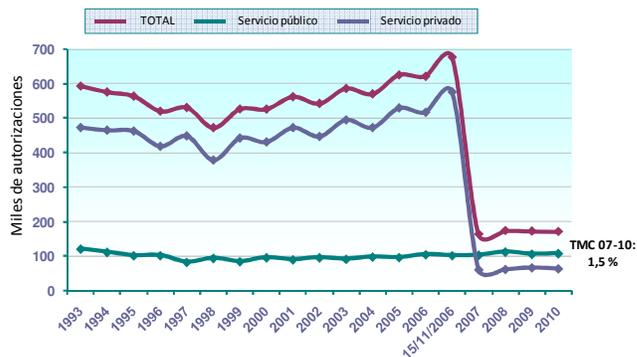
Fuente: DGTT – Observatorio del transporte de viajeros por carretera, agosto 2010

A partir de la eliminación de los contingentes para autorizaciones de transporte público en vehículos pesados y ámbito nacional se produjo un mayor crecimiento en el número de autorizaciones de vehículos pesados. A nivel agregado su número pasó de 249.947, a finales de 1998, a 403.453, a finales de 2007, lo que supone un incremento medio anual

del 5,7%, que a partir de 2008 ha cambiado la tendencia y ha empezado a disminuir.

En relación a los vehículos a los que afectó la descontingentación, es decir, los pesados de servicio público, la tasa media de crecimiento anual desde 1998 fue del 6,6%, es decir, mayor a la que tenido el resto.

Gráfico 49 - Evolución del número de autorizaciones de vehículos ligeros (a 1 de enero)



Fuente: DGTT – Observatorio del transporte de viajeros por carretera, agosto 2010

En cuanto a las autorizaciones para vehículos ligeros, la evolución histórica se vio alterada por la reforma normativa de 2006 por la que se ha aumentado desde 2 Tn a 3,5 Tn la masa máxima autorizada que obliga a vehículos de transporte privado complementario a solicitar autorización. Hasta entonces, las autorizaciones de vehículo ligero de servicio privado totalizaban más de 575.000, mientras que tras la reforma quedaron reducidas a algo más de 60.000.

Este tipo de autorizaciones presenta una tendencia fluctuante debido principalmente a que el visado, en el caso vehículos de servicio privado, se realiza en los años impares y a que este tipo de transporte es muy sensible a la actividad económica general. Coincidiendo con la situación económica general de España, que había atravesado un periodo de enfriamiento económico entre 1992 y 1995, la evolución hasta el año 1997 presentaba una tendencia ligeramente decreciente en las autorizaciones de vehículo ligero en servicio privado complementario. Desde entonces, se aprecia un crecimiento estable y sostenido que coincide con los buenos niveles de crecimiento de la actividad económica general en España hasta 2008. En el año 2009 las autorizaciones de este tipo se han visto reducidas en un 4,7%.

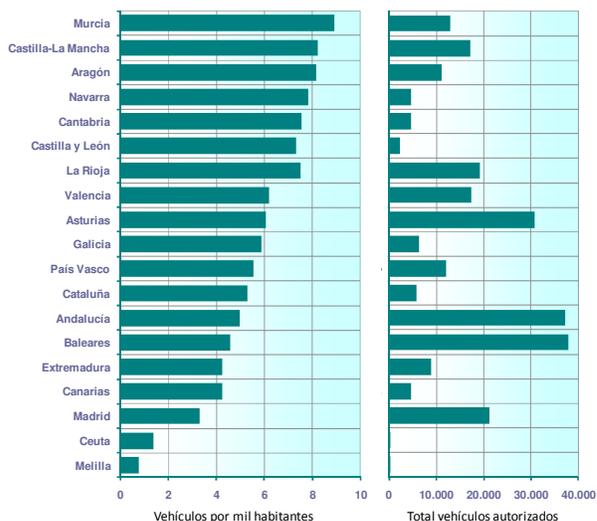
Con respecto a los vehículos ligeros de servicio público, se han mantenido durante todo el periodo en el entorno de 100.000 autorizaciones. Hay que destacar que este tipo de autorizaciones no se han visto afectadas por la evolución del ciclo general económico, ya que en el año 2009, aunque no haya sido una subida significativa, su volumen ha crecido.

En el siguiente gráfico se presenta la distribución de autorizaciones de vehículos pesados por comunidades autónomas y su densidad por cada mil habitantes.

En este sentido, conviene destacar que, como viene siendo habitual, las comunidades de Cataluña, Madrid, Andalucía y Valencia son las que mayor actividad de transporte pesado concentran, en línea con la magnitud de sus centros de producción y consumo.

Sin embargo, también se pone manifiesto que la Región de Murcia, con casi 10 vehículos pesados de transporte público por millar de habitantes, es la región de España donde la actividad del transporte pesado tiene una mayor relevancia económica, junto a otras regiones como Castilla-La Mancha, Aragón o Navarra. La causa de esta situación se encuentra en la estructura productiva de estas regiones, ya sea por la importancia del sector agrícola y hortofrutícola (Murcia, Castilla-La Mancha o Aragón) o del sector industrial de bienes intermedios (Aragón o Navarra).

Gráfico 50 – Distribución de autorizaciones de transporte de mercancías en vehículos pesados de servicio público por comunidades autónomas (autorizaciones por 1.000 habitantes y autorizaciones totales)



Fuente: Observatorio del transporte de mercancías por carretera, agosto 2010 – DGT

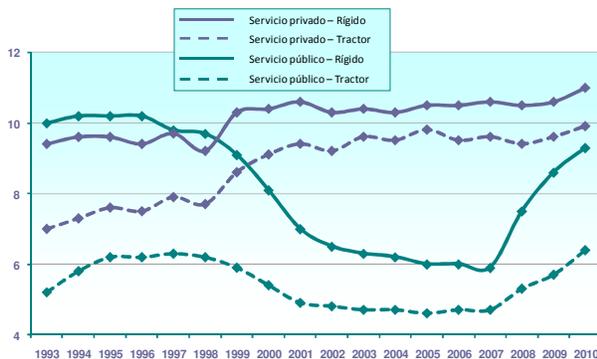
Antigüedad de la flota

Para analizar la antigüedad de la flota nacional de vehículos de transporte de mercancías se ha tomado como fuente la información del registro de autorizaciones de la DGT. Ya que en este registro se desagrega la edad de la flota en función de diversos ámbitos (nacional, autonómico, local) se han tomado como referencia los más representativos para cada tipo de vehículo y servicio.

De esta forma, se ha utilizado la información correspondiente a autorizaciones de ámbito nacional (que representan la gran mayoría del parque autorizado).

A pesar de las distintas fluctuaciones que presenta la antigüedad de los vehículos lo que resulta evidente es que los vehículos autorizados para servicio privado son significativamente más antiguos que los de servicio público.

Gráfico 51 - Evolución de la edad media de la flota de vehículos pesados en ámbito nacional (a 1 de enero)



Fuente: Observatorio del transporte de mercancías por carretera, agosto 2010 – DGT

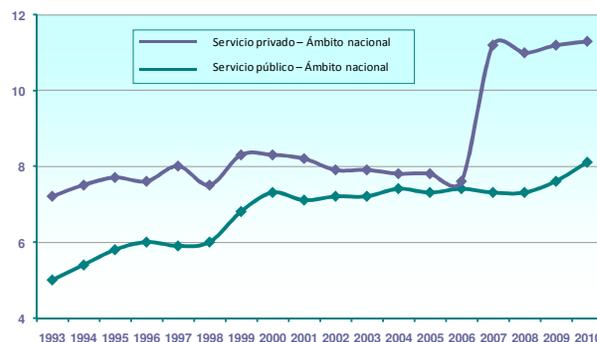
Por lo que respecta a los vehículos pesados de servicio público hay que apuntar que desde la eliminación de contingentes que se produjo en el año 1999, la edad media del parque se fue reduciendo de 8,6 a 5,9 años a finales de 2006, en el caso de camiones rígidos, y desde los 5,6 años hasta

los 4,7, en el caso de vehículos tractores. Esta importante disminución de la edad media de la flota fue progresiva entre 1998 y 2002, momento a partir del cual ha quedado estabilizada.

Sin embargo, a partir de 2007 la edad media de la flota de camiones de servicio público (tanto tractoras como vehículos rígidos) se ha visto nuevamente incrementada hasta llegar a ratios similares a los que existían antes de la descontingentación del año 1998. En este sentido, la edad media de cabezas tractoras a finales de 2009 era de 6,4 años y la de vehículos rígidos 9,3 años, por lo que se puede concluir que, aparte de la disminución de la actividad, la recesión económica general ha afectado de forma notable a la flota de transporte pesado nacional.

En el caso de los vehículos pesados de servicio privado la edad media ha ido aumentando de forma recurrente y se ha visto acentuada en los últimos años hasta alcanzar a finales de 2009 un ratio de 11,0 años para vehículos rígidos y en 9,9 para tractores.

Gráfico 52 - Evolución de la edad media de la flota de vehículos ligeros (a 1 de enero)



Fuente: Observatorio del transporte de mercancías por carretera, agosto 2010 – DGT

A diferencia de lo que sucedía con los vehículos pesados en el ciclo de crecimiento económico que precedía a la actual crisis, la tendencia en los vehículos ligeros, tanto en los de servicio privado como público, fue la de aumentar su edad media. Los de servicio privado siempre han mantenido un promedio de entre 7 y 8 años de antigüedad. En el año 2006, y en base a la modificación del régimen de autorizaciones que ha supuesto la salida del registro de la DGTT de un importante volumen de vehículos de esta clase, la antigüedad media se situó en 11,2 años y han continuado creciendo hasta situarse en 11,3 al término de 2009.

En cuanto a los vehículos ligeros de servicio público la edad media fue aumentando desde 5 años a principios de 1993 hasta alrededor de 7 en 2000. Desde entonces la edad media en este segmento se mantuvo prácticamente constante hasta el año 2007 en que ha comenzado a incrementarse el ratio hasta situarse en 8,1 años a finales de 2009.

Por otra parte, las estadísticas de la Dirección General de Tráfico sobre el parque de vehículos de carga con más de 11 años de antigüedad (donde se incluyen todo tipo de vehículos independientemente de su capacidad de carga: camiones, tractoras y furgonetas) ponen de manifiesto que después de un periodo relativamente amplio hasta el año 2005 en el que se mantuvieron ratios inferiores al 30%, la flota mayor de 11 años ha crecido significativamente hasta alcanzar porcentajes próximos al 34%, acentuándose por efecto de la crisis económica general.

Capacidad de la flota

La oferta de transporte de mercancías por carretera viene determinada por la capacidad total de la flota de vehículos de carga autorizados para la prestación del servicio. Asimismo, la oferta se encuentra directamente relacionada con el tipo de autorización administrativa, por lo cual se analiza de forma separada la oferta de vehículos pesados y la correspondiente a vehículos ligeros, considerando que la principal diferencia entre unos y otros no es sólo la capacidad de carga útil sino, al menos con carácter general, el perfil del transporte: los vehículos pesados normalmente se destinan al arrastre de grandes cargas en distancias relativamente largas, mientras que los vehículos ligeros se utilizan en pequeños trayectos para funciones, principalmente, de distribución y reparto.

Transporte en vehículos pesados

La evolución que han tenido desde 1993 las autorizaciones para el transporte en vehículos pesados en relación con la capacidad total en toneladas ofertada por aquéllos pone de manifiesto un aumento paulatino de la capacidad media de este tipo de vehículos debido al aumento de la proporción de vehículos tractores. De esta forma la capacidad ha pasado de una media de 14,7 Tn el 1/1/1993 a 17,6 Tn el 1/1/2010.

Conviene señalar que hasta 1997 ambas magnitudes (autorizaciones y Tn totales ofertadas) estuvieron en niveles inferiores a los que tuvieron en 1992, por los problemas que la

Gráfico 53 – Evolución del parque de vehículos de más de 11 años

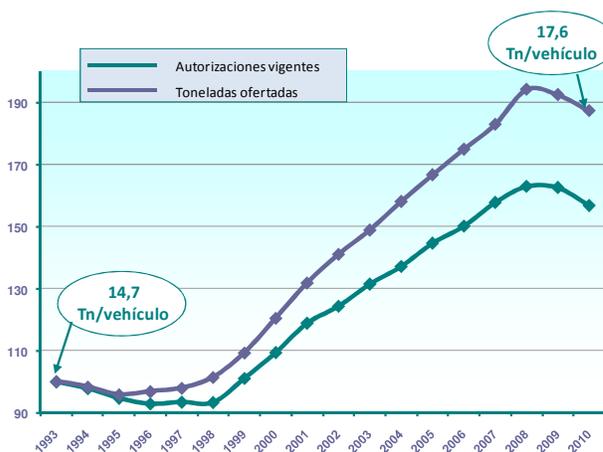


Fuente: Anuario Estadístico – Dirección General de Tráfico

En este sentido es necesario señalar que existe una diferencia significativa entre el número de vehículos de carga matriculados en la Dirección General de Tráfico, alrededor de cuatro millones, y el parque de vehículos que controla la DGTT, ya que requieren título administrativo habilitante. Este último conjunto de vehículos, tras la última modificación de la normativa de octubre de 2006, estaba compuesto por un total de 558.953 unidades a 1/1/2010. De esta forma, gran parte del parque de vehículos de carga está fuera de los registros de las Administración central y autonómica, con lo que existe un conjunto muy numeroso de vehículos no destinados al transporte público, como furgonetas u otros vehículos de carga.

economía española atravesó en el período 1992-1995 que se tradujeron en un descenso general de la actividad.

Gráfico 54 – Evolución del número de autorizaciones y de la oferta (capacidad en toneladas) de vehículos pesados, base 1/1/1993; ratios al 1/1 de cada año.



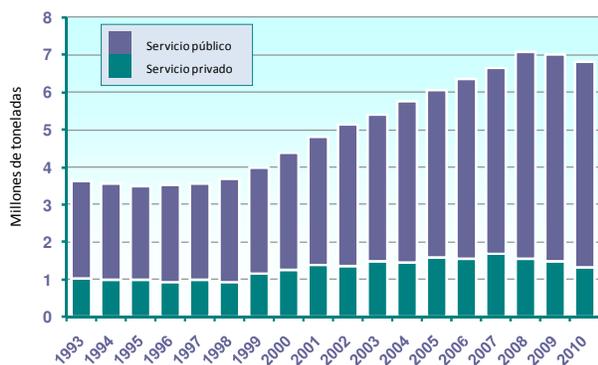
Fuente: Observatorio del transporte de mercancías por carretera, agosto 2010 – DGTT

Al término de 2009 la oferta total de transporte en vehículos pesados alcanzó un magnitud de 6,8 millones de Tn distribuidas entre 388.123 autorizaciones. En función del tipo de servicio, público o privado, hay que señalar que el 80% de la

oferta, 5,5 millones de Tn, corresponde a servicio público en tanto que el restante 20% de la oferta, 1,3 millones de Tn, corresponde a servicio privado, que durante la serie analizada ha pasado de alrededor de 1 millón de Tn a finales de los noventa a los 1,7 de finales de 2006, para retroceder a 1,3 al término del ejercicio 2009.

La evolución más reciente de la oferta demuestra que la eliminación de los contingentes en vehículos pesados de transporte público y ámbito nacional realizada a finales de los noventa resultó clave para el aumento de la capacidad del mercado, pues la oferta de servicio público casi ha llegado a duplicarse desde la descontingentación, aunque la actual crisis económica ha hecho invertir la tendencia.

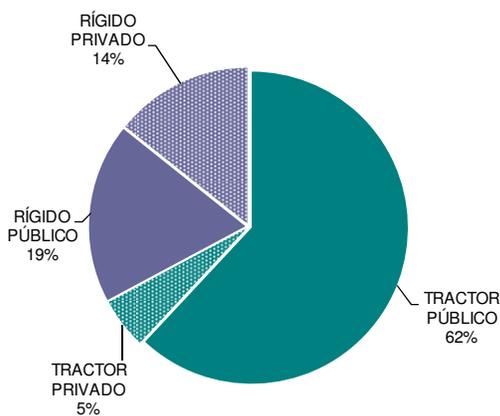
Gráfico 55 – Evolución de la oferta de transporte en vehículos pesados (a 1 de enero)



Fuente: Observatorio del transporte de mercancías por carretera, agosto 2010 – DGTT

Finalmente, hay que señalar que la oferta de transporte pesado a finales del año 2009 se concentraba principalmente en los vehículos tractores, los cuales representan el 64% de la oferta en tanto que los vehículos rígidos suponían el 36% de aquella.

Gráfico 56 – Distribución de la oferta de transporte (toneladas) en vehículos pesados por tipo de vehículo, al 1/1/2010



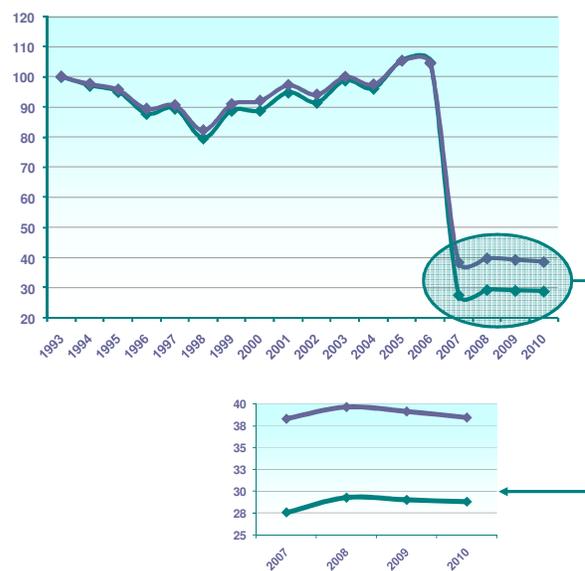
Fuente: Observatorio del transporte de mercancías por carretera, agosto 2010 – DGTT

Transporte en vehículos ligeros

Según se ha señalado con anterioridad, a finales de 2006 la normativa sobre autorizaciones excluyó la obligatoriedad del título habilitante para gran parte del parque de vehículos ligeros de transporte privado complementario. No obstante, en esta Memoria se han tomado como referencia los últimos datos disponibles anteriores a este cambio de normativa a fin de mantener la homogeneidad del análisis y se han segregado los datos a partir de 1 de enero de 2007.

En este sentido, la tendencia en el segmento del transporte en vehículos ligeros muestra claramente el importante descenso de la oferta que se produjo durante los años de recesión económica que sucedieron al año 1992, frente a un incremento muy significativo a partir del año 1998, coincidiendo con la revitalización del ciclo económico. Asimismo sufren los efectos de la recesión económica a partir de 2008.

Gráfico 57 – Evolución del número de autorizaciones y de la oferta (capacidad de toneladas para transportar) de vehículos ligeros, base 1/1/1993 (datos a 1 de enero)

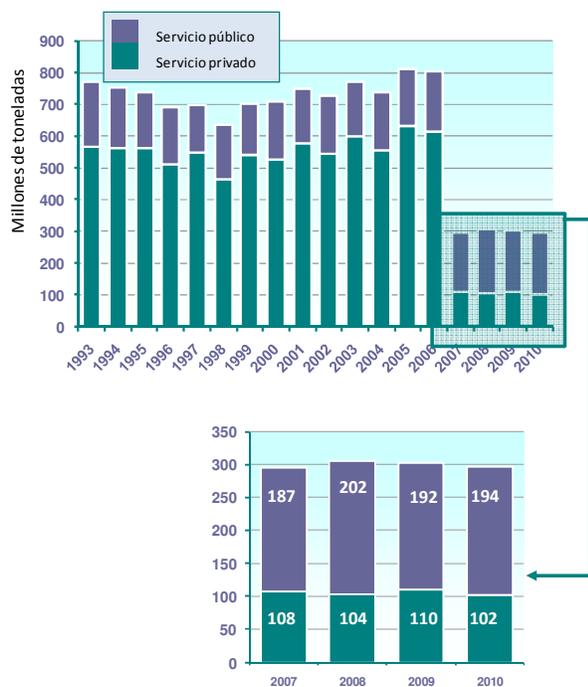


Fuente: Observatorio del transporte de mercancías por carretera, agosto 2010 – DGTT

También se aprecia un comportamiento fluctuante con periodicidad bianual que no tiene ningún sentido coyuntural sino simplemente administrativo ya que, como se ha señalado en otro apartado, el visado de las autorizaciones para vehículos ligeros de servicio privado se realiza cada dos años.

Por otra parte, y según se observa en el gráfico que sigue a continuación, la mayor parte de la capacidad ofertada en vehículos ligeros corresponde a servicio privado, al contrario de lo que ocurría con la oferta de vehículos pesados.

Gráfico 58 – Evolución de la oferta de transporte en vehículos ligeros (a 1 de enero)

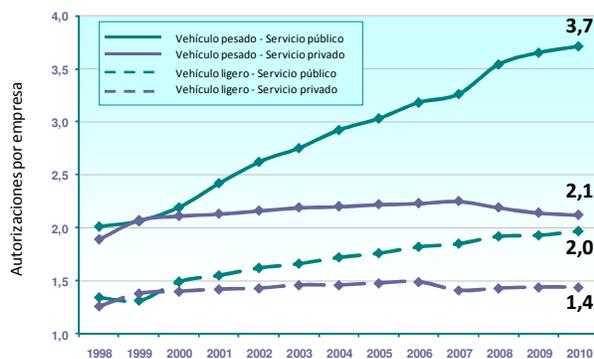


Fuente: Observatorio del transporte de mercancías por carretera, agosto 2010 – DGTT

La oferta de transporte de mercancías en vehículos pesados creció significativamente a partir de la descontinuentación del sector de 1999 y hasta el comienzo de la crisis económica general en 2008. En el caso de los vehículos ligeros el ritmo de crecimiento fue también significativo, aunque en menor medida, en los años que precedieron a la actual situación de recesión.

Estructura empresarial

Gráfico 59 – Evolución del número de autorizaciones por empresa según tipo de vehículo y servicio 1-1-1998 a 1-1-2010



Fuente: Observatorio del transporte de mercancías por carretera, agosto 2010 – DGTT

Los datos del Registro de autorizaciones de la DGTT, cuya evolución más reciente se resume en el gráfico anterior, demuestran la elevada atomización del sector, especialmente en el segmento de vehículos ligeros.

No obstante, desde la OM de 1999 que liberalizó el otorgamiento de autorizaciones para vehículos pesados en servicio

Con anterioridad a la aplicación de la normativa de autorizaciones incorporada a finales de 2006, la oferta de transporte en vehículos ligeros alcanzaba la magnitud de 863.505 Tn., de las cuales el 79% correspondía a transporte privado y el 21% a servicio público. Con la nueva regulación, al término de 2009, la oferta se eleva a 296.682 Tn, de las que el 65% corresponden a servicio público y sólo el 35% a servicio privado.

La evolución desde 1992 vuelve a mostrar fluctuaciones bienales por razones del visado de las autorizaciones para transporte ligero en servicio privado. En términos absolutos se vuelve a apreciar que hasta 1997 la oferta en servicio privado presenta tendencia descendente. A partir de entonces volvió a superar el medio millón de Tn y ha continuado creciendo hasta alcanzar, en 2006, las 678.000 Tn de capacidad.

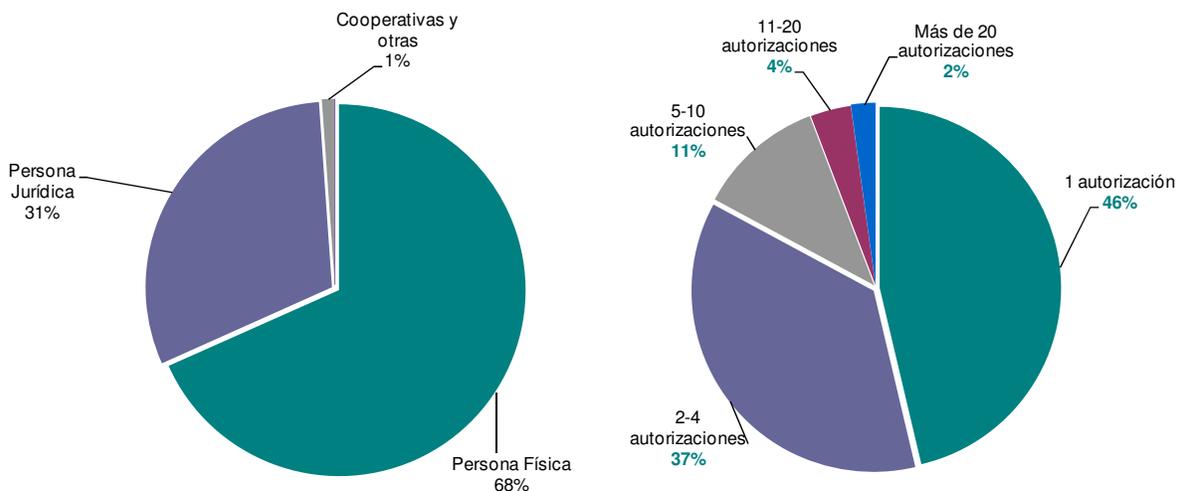
En el caso del servicio público, el volumen absoluto ofertado se ha mantenido próximo a las 180.000 Tn. durante todo el periodo analizado y habiendo tenido también una evolución negativa hasta 1997, cuando se situó por debajo de las 160.000 Tn momento a partir del cual se inició la recuperación hasta llegar a alcanzar las 202.000 Tn a finales de 2007 y comenzar a descender en los dos años siguientes.

público y ámbito nacional, el número de autorizaciones por empresa en vehículos pesados de servicio público ha experimentado un crecimiento bastante superior al del resto, pasando de un ratio de 2 autorizaciones por empresa al principio del periodo analizado, hasta llegar a 3,7 al final de 2009.

Las autorizaciones de vehículos pesados de servicio privado han tenido una evolución más moderada, aunque con una ligera tendencia a aumentar el ratio de autorizaciones por empresa, pasado de 1,9 a 2,3 entre 1997 y 2006, cayendo nuevamente a 2,1 al término de 2009. En cualquier caso, al tratarse de transporte complementario, es decir el que una empresa dedicada a otra actividad realiza con medios propios para atender sus propias necesidades, este indicador no es representativo de la dimensión empresarial del sector.

La media de autorizaciones por empresa en vehículos ligeros ha pasado de 1,3 en 1997, tanto en el servicio público como en el privado, a 2,0 y 1,4 respectivamente a finales de 2009.

Gráfico 60 – Distribución de las empresas en función de la forma jurídica y de su tamaño (pesados servicio público), a 1-1-2010



Fuente: Observatorio del transporte de mercancías por carretera, agosto 2010 – DGT

En cuanto a la estructura jurídica, hay que señalar que a finales del año 2009 el 68% de las empresas dedicadas al transporte pesado de mercancías por carretera eran personas físicas que, en su inmensa mayoría, sólo ostentaban una autorización de transporte. Y sólo el 15% de las empresas mantenía 5 ó más autorizaciones lo que viene a corroborar nuevamente la atomización del sector

Los datos de la Encuesta Anual de Servicios del Instituto Nacional de Estadística sobre el número de trabajadores por empresa, y que se incluyen en el apartado 3.3.1 de esta Memoria, respaldan los analizados en este apartado, ya que entre 2000 y 2008 se aprecia una tendencia a aumentar el tamaño de las unidades económicas dedicadas al transporte de mercancías por carretera, pasando de 2 a 3 empleados por empresa.

Aunque la dimensión media de las empresas de transporte de mercancías por carretera es muy reducida, en el transporte pesado se advierte un cambio de tendencia, habiendo pasado de 2 autorizaciones por empresa en 1997 a 3,7 en 2009.

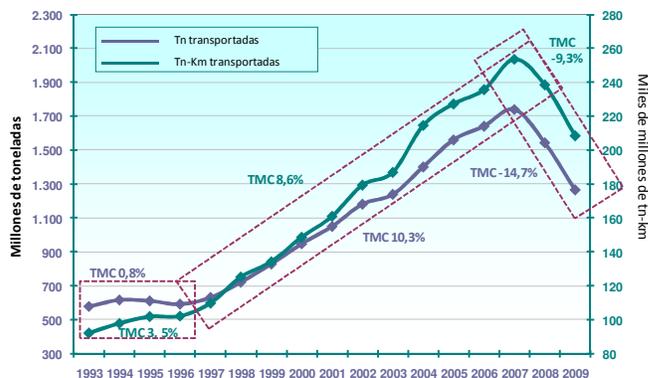
3.2.3 La demanda de transporte de mercancías por carretera

Mercancías transportadas por el sector del transporte por carretera español

El análisis de la demanda de transporte de mercancías por carretera se basa en los datos de la “Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera” (EPTMC, en adelante), referidos al transporte interurbano realizado en vehículos pesados y que a finales de 2009 representaba el 69% del total de vehículos autorizados para el transporte de mercancías (es decir, la mayor parte del subsector). Sin embargo, conviene tener en cuenta que de acuerdo a otras fuentes de información la estimación que realiza la EPTMC sobre la demanda de transporte es baja.

Atendiendo a la demanda de mercancías transportadas se aprecia que el subsector del transporte de mercancías por carretera, tanto en términos de toneladas (Tn) como de toneladas-kilómetro (Tn-Km) transportadas, ha aumentado considerablemente su actividad desde 1993 y hasta el ejercicio 2007, apreciándose en la serie analizada tres periodos perfectamente diferenciados, según se observa en el gráfico de la derecha.

Gráfico 61 – Evolución del volumen de mercancías transportadas por vehículos pesados españoles (sin transporte intramunicipal*)



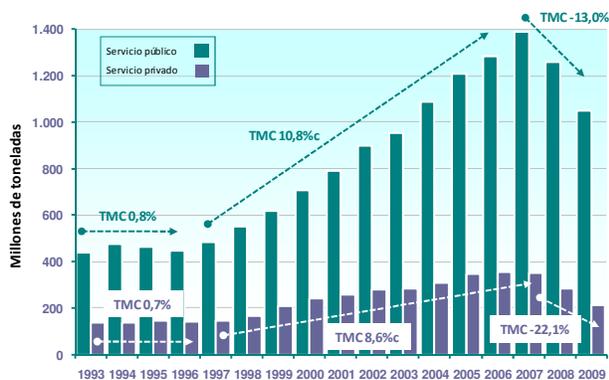
* Con el fin de mantener la coherencia en la serie 1993-2005 no se han considerado los datos correspondientes al transporte de ámbito intramunicipal que se incorporan a partir del año 2002 en las estadísticas de la Encuesta Permanente de Mercancías por Carretera.

Fuente: Encuesta Permanente de Mercancías por Carretera – Ministerio de Fomento

- Hasta 1996 se mantuvo prácticamente estancado en cuanto a Tn transportadas (0,8% de crecimiento medio al año) y creció levemente en términos de Tn-Km (3,5% al año). Esta etapa coincide con la desaceleración económica que se produjo en España en los años que sucedieron a 1992.
- Coincidiendo con la recuperación de la economía española, después de 1996 la demanda de transporte en vehículo pesado empieza a crecer a un ritmo sustancialmente más elevado. En esta etapa el tonelaje transportado creció a un ritmo anual del 10,3% y las Tn-Km transportadas al 8,6% anual, lo cual indica también que las distancias medias se reducen ligeramente.
- En los dos últimos ejercicios, y como consecuencia de la recesión económica general, el sector registra una drástica disminución de la actividad, que en términos de Tn se traduce en un -14,7% y en base de Tn-Km en una caída del -9,3% (promedio 2007-2009), y que fue mucho más pronunciada en el ejercicio 2009.

La magnitud de las mercancías transportadas en tráfico interior por vehículos pesados en el período analizado (1993-2009), se llegó a multiplicar por 3,3 al llegar al año 2007, pasando de 576 millones de Tn. en 1993 a 1.738 millones en 2007, para después verse reducida a 1.264 millones de Tn en 2009. Por lo que respecta al volumen de Tn-km transportadas, en el año 2007 se llegó a multiplicar por 2,8 el volumen inicial, pasando de 92.000 millones de Tn en 1993 a 254.000 millones de Tn en 2007, para disminuir hasta 209.000 en 2009. En este sentido, los recorridos medios en el transporte interior de mercancías con vehículos pesados pasaron de 160 kilómetros por operación en 1993 a 146 kilómetros por operación en 2007, para subir nuevamente hasta 165 kilómetros en el año 2009.

Gráfico 62 – Evolución del volumen de mercancías transportadas por vehículos pesados españoles por tipo de servicio (Toneladas)

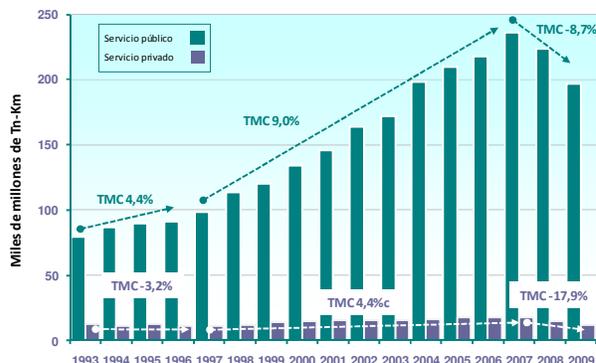


Fuente: Encuesta Permanente de Mercancías por Carretera – Ministerio de Fomento

Desglosando la demanda de transporte en función del tipo de servicio, público o privado, el gráfico anterior muestra que progresivamente el transporte de carácter público aumenta su importancia respecto del privado, lo que demuestra que la externalización del transporte en la economía ha tenido un gran crecimiento en los últimos años. De los 1.264 millones de Tn transportadas en 2009, un total de 1052 millones (83%) se transportaron en servicio público mientras que tan sólo 212 millones de Tn (17%) lo fueron en servicio

privado. Si se considera la demanda en términos de Tn-Km, el servicio público representa el 94% (196.564 millones de Tn-Km) frente al 6% del privado (12.083 millones de Tn-Km).

Gráfico 63 – Evolución del volumen de mercancías transportadas por vehículos pesados españoles por tipo de servicio (Toneladas-Km)

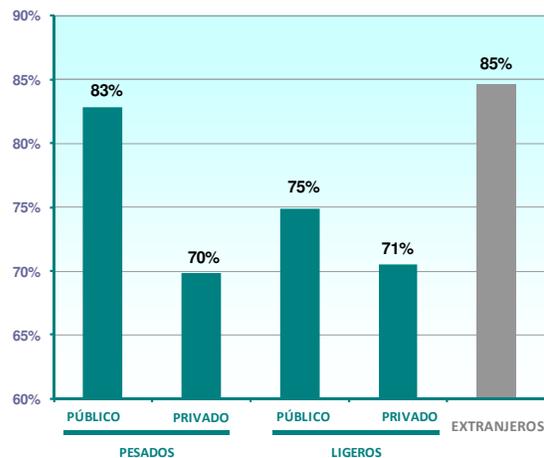


Fuente: Encuesta Permanente de Mercancías por Carretera – Ministerio de Fomento

La evolución de ambos indicadores (Tn y Tn-Km) a lo largo de los últimos años muestra una tendencia de crecimiento moderada en la demanda de transporte privado. Sin embargo la demanda de servicio público ha tenido en las tres etapas diferenciadas con anterioridad evoluciones diferentes: entre 1993 y 1996, el crecimiento medio anual fue bastante moderado (4,4%), mientras que a partir de 1997 y hasta 2007 la demanda en este tipo de transporte se vio incrementada hasta una media de crecimiento del 9,0% anual, para caer drásticamente en los dos últimos ejercicios a un ritmo promedio del -8,7%.

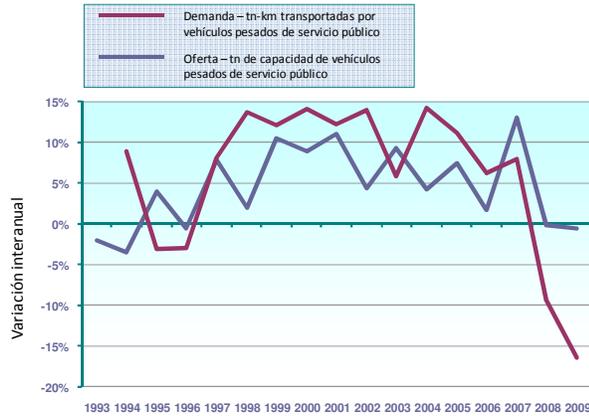
El estancamiento del transporte privado medido en Tn-Km se debe a que la progresiva externalización del transporte de mercancías está reduciendo la importancia del transporte privado complementario a niveles prácticamente marginales, lo cual provoca, entre otras circunstancias, que las distancias medias por operación en el servicio privado hayan descendido bruscamente, desde 89 kilómetros en 1993 hasta 35 en 2009; mientras que la distancia media por operación en el servicio público, aunque también se ha reducido en determinadas fases dentro del período analizado, ha crecido finalmente hasta 65 km en 2009.

Gráfico 64 – Porcentaje de vehículos cargados en 2009



El porcentaje de vehículos cargados vs vehículos vacíos es un importante indicador de la eficiencia del transporte. Con base en los datos de los controles realizados en las carreteras españolas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, cuyos datos más recientes se presentan el gráfico anterior, se puede afirmar que el transporte público en vehículos pesados es el más eficiente de todos los que se dan a nivel nacional, aunque menor que los vehículos extranjeros.

Gráfico 65 – Evolución de oferta y la demanda en vehículos pesados de servicio público, variación interanual



Fuente: Observatorio del transporte de mercancías por carretera, agosto 2010 – DGTT

3.2.4 Evolución de los costes y los precios

De acuerdo con la información recopilada en los Observatorios de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera, los costes directos del subsector en su conjunto han crecido a un ritmo que oscila entre el 2,6% y el 3,1% de promedio anual durante el período 2000-2009.

En los gráficos de la derecha se presenta dicha información segregada en función de los tipos de vehículo más representativos.

Con respecto a la estructura de costes dentro de los vehículos de carga general, la composición es prácticamente idéntica en los vehículos articulados y en el tren de carretera. Por su parte, a medida que disminuye la capacidad de carga de los vehículos (rígidos de 3 y 2 ejes) el peso específico de los costes de personal crece de forma inversamente proporcional.

En general puede señalarse que el coste del combustible representa aproximadamente entre un 25% y un 35% del total, los costes de personal (que incluyen salarios, costes sociales y dietas) entre un 35% y un 50%, dependiendo de la capacidad de carga, y el resto de costes, es decir, gastos de vehículo (mantenimiento, neumáticos, conservación), amortización y gastos financieros, y diversos, representan entre un 20% y un 35%.

Según se aprecia en el gráfico anterior la oferta se va ajustando a la demanda y va respondiendo así a las variaciones coyunturales de esta última con un mayor o menor decalaje temporal.

Hay que tener en cuenta que en la serie histórica presentada se mezclan tres ciclos económicos que se vienen citando a lo largo de la Memoria (la recesión que sucedió al año 1992, la reactivación económica que se produce a partir de 1997 y finaliza en 2007 y la última crisis económica en la que aún se ve inmerso el sector). En este sentido, puede observarse como en los años 1996 y 1997 la oferta estaba adaptándose al final del ciclo anterior, y a partir de 1998 se va ajustando a un ritmo similar al de las oscilaciones de la demanda.

Sin embargo, en la última crisis se observa que la desviación entre la oferta y la demanda, pese a que comienza a corregirse entre 2007 y 2008, en el ejercicio 2009 comienza a separarse de una forma mucho más pronunciada.

Gráfico 66 – Evolución y estructura de los costes en el transporte de mercancías por carretera. Vehículos de carga general (2000-2009)

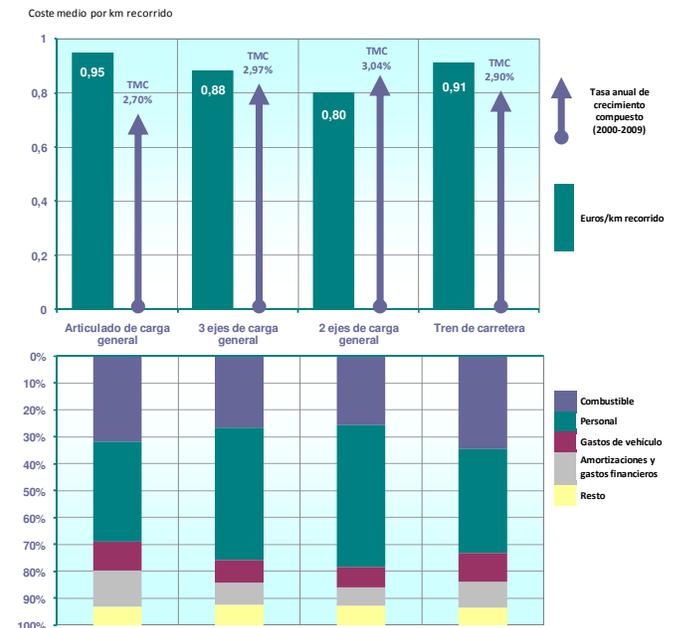
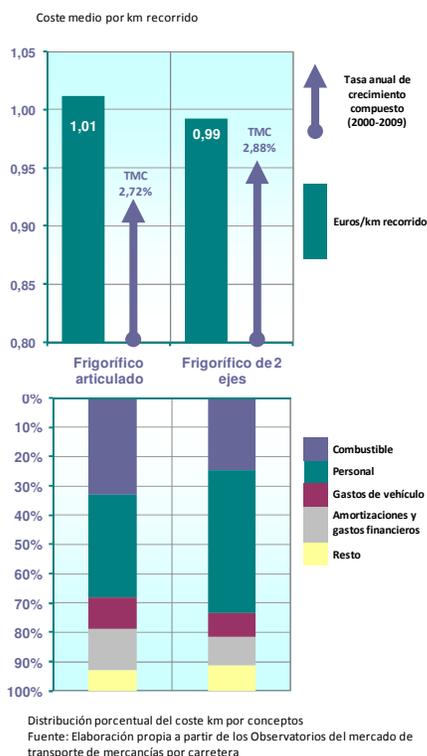
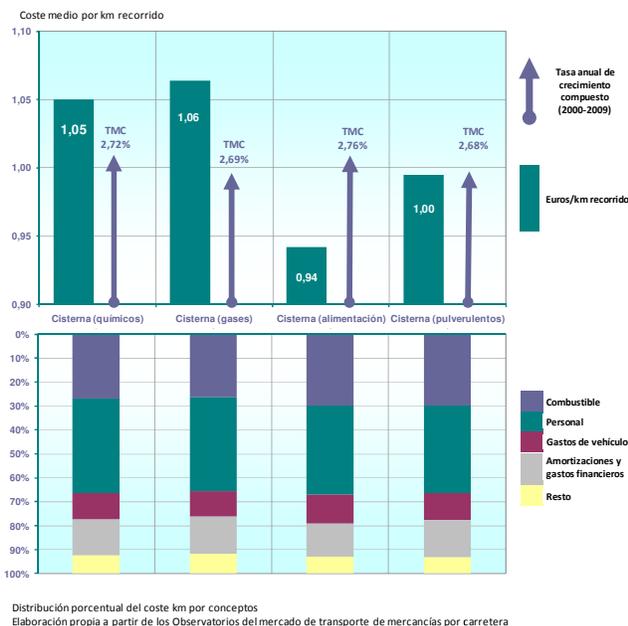


Gráfico 67 – Evolución y estructura de los costes en el transporte de mercancías por carretera. Vehículos frigoríficos (2000-2009)



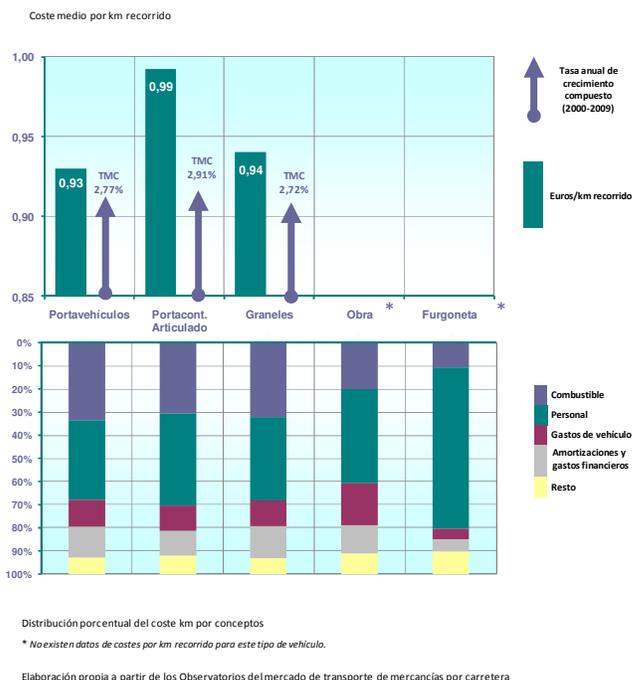
Las mismas observaciones indicadas para los vehículos de carga general son aplicables a los vehículos frigoríficos. Únicamente cabe resaltar que en base a las características de los equipos especiales que se necesitan para este tipo de transporte, los costes medios por kilómetro son superiores a los vehículos de carga general.

Gráfico 68 – Evolución y estructura de los costes en el transporte de mercancías por carretera. Cisternas (2000-2009)



En el caso de los vehículos cisterna también son aplicables las conclusiones citadas anteriormente. Simplemente merece la pena apuntar que en este tipo de vehículo el coste por kilómetro es superior al de los vehículos de carga general en función de las especiales características de la carga (mercancías peligrosas) y con excepción de las cisternas alimentarias, cuyo coste no difiere significativamente de los de la carga general.

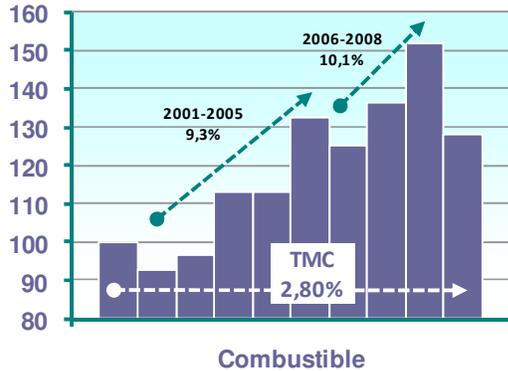
Gráfico 69 – Evolución y estructura de los costes en el transporte de mercancías por carretera. Otros vehículos (2000-2009)



En este último gráfico, se ha incluido la información relativa a los restantes tipos de vehículos cuyo seguimiento se realiza a través del Observatorio del Costes, cuyo aspecto más destacable se pone de relieve en el caso de las furgonetas, cuyo coste de personal es significativamente mayor que en cualquier otro tipo de vehículo.

Por otra parte, a fin de analizar cómo han evolucionado con carácter general cada uno de los diferentes conceptos que componen el coste por kilómetro recorrido, se toma como referencia la trayectoria experimentada por éstos en los vehículos articulados de carga general, ya que es el tipo de vehículo más común en el mercado del transporte de mercancías por carretera

Gráfico 70 – Evolución de los costes de combustible en el transporte de mercancías por carretera – Vehículos articulados de carga general 2000 – 2009 (2000 = 100)



Fuente: Elaboración propia a partir de los Observatorios del mercado de transporte de mercancías por carretera

Evolución comparativa de los precios y los costes

Finalmente, en relación con la evolución de los precios del transporte de mercancías por carretera, en el presente apartado se trata de establecer una comparación entre éstos y los costes correspondientes.

La DGTT, a partir de los datos de la Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera, calcula unos índices de precios medios (euros/km en carga) por distancia recorrida para vehículos pesados de servicio público en transporte intermunicipal.

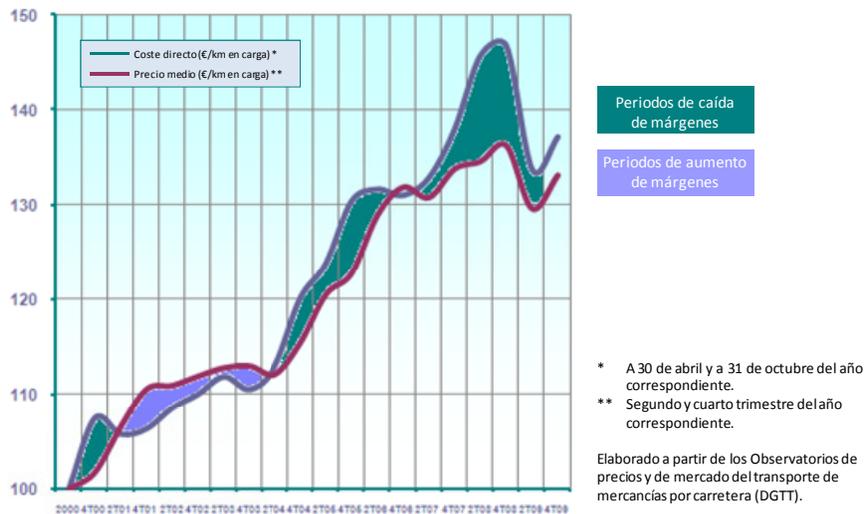
El Observatorio de Precios presenta estos datos trimestralmente, por lo que a la hora de comparar con los costes, se han tomado los índices correspondientes al último trimestre de cada año. Los índices que se han tomado como referencia para efectuar la comparación son los siguientes:

Según se puede comprobar, el coste de combustible ha tenido un comportamiento muy dispar a lo largo del período 2000-2009:

- Se inicia la serie histórica con una disminución en el año 2001.
- Sin embargo, a partir del siguiente año 2002 se origina una escalada del precio que llega hasta el año 2005, período en el que el combustible creció en el entorno del 9,3% en términos de promedio.
- En el período 2006-2008 se produce una nueva escalada con un ratio medio anual del 10,1%.
- En el año 2009 se produce una fuerte disminución, coincidiendo con la crisis económica mundial, pero la tendencia apunta a que en 2010 este coste volverá a crecer significativamente, con el comienzo de la recuperación de ciertas economías y el aumento de la demanda de crudo en los mercados internacionales.

- Los costes directos por kilómetro recorrido en carga correspondientes al vehículo articulado de carga general de servicio público para recorridos de más de 200 km. La serie para estos datos comienza el 1 de enero de 2000 y a partir de entonces se toma como referencia el último dato publicado para cada año, que corresponde en todos los casos al 31 de octubre.
- El precio medio por kilómetro (euros/km en carga) de vehículos pesados de servicio público en recorridos intermunicipales (en este caso no se distingue en función de la distancia). La serie que se toma de referencia comienza el 1 de enero de 2000 y a partir de entonces se toma como referencia el índice correspondiente al último trimestre de cada año.

Gráfico 71 – Evolución de los precios y costes medios por km en carga en el transporte de mercancías por carretera 2000 – 2009 (2000 = 100)



* A 30 de abril y a 31 de octubre del año correspondiente.
** Segundo y cuarto trimestre del año correspondiente.

Elaborado a partir de los Observatorios de precios y de mercado del transporte de mercancías por carretera (DGTT).

Las principales conclusiones que se pueden extraer de esta comparación son las siguientes:

- La existencia de ajustes periódicos en los precios que responden a los incrementos que se van acumulando en los costes, y que se suelen producir con un decalaje.
- En este sentido, en 2001 se produjo un ajuste de los precios como respuesta a los incrementos de costes que se iniciaron a partir de enero de 2000, ajuste que tardó un año en materializarse.
- Con posterioridad, durante los años 2001, 2002, 2003, el ajuste de precios sirvió para que los márgenes de las empresas se mantuvieran de forma positiva durante un período relativamente amplio.

- A partir del 2004, coincidiendo con el aumento de los precios del carburante, se entra en una etapa de desajuste de los precios y de pérdida de márgenes que no se recupera hasta 2006, (coincidiendo a su vez con los acuerdos de octubre de 2005 donde se introdujo en el sector la revisión automática de precios en función del precio del gasóleo).
- Posteriormente se vuelve a abrir una brecha que parece reducirse tras los acuerdos de junio de 2008, pero que mantiene de una forma casi paralela la evolución de los costes por encima de la de los precios.

3.2.5 Situación económico-financiera de las empresas de transporte de mercancías por carretera

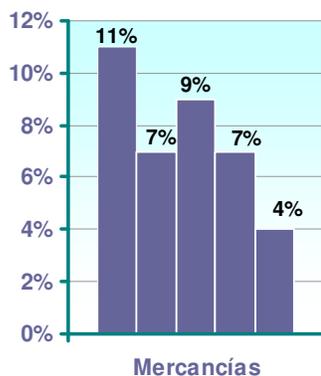
Según se ha señalado en el apartado 3.1.5, el último estudio que realizó la DGTT sobre la situación económico financiera de las empresas españolas de transporte por carretera se refiere al periodo 2003-2005, sin que se hayan realizado actualizaciones posteriores. En el presente apartado se recogen las conclusiones más relevantes referentes al transporte de mercancías por carretera procedentes de dicho estudio. Hay que tener en cuenta que las conclusiones del estudio hacen referencia a la situación que existía con anterioridad al comienzo de la crisis económica general e incluso anterior a la caída de la actividad que la precedió.

Según se expone en el citado apartado 3.1.5 anterior, las conclusiones del estudio deben de ser tomadas con cierta cautela, en especial en el ámbito de las empresas de transporte de mercancías donde la muestra utilizada, habida cuenta del voluminoso universo que alcanza el mercado, apenas representa un 4% de este último.

En cualquier caso, se presentan a continuación tres de las variables fundamentales que sirven para conocer la situación del negocio: los ingresos de explotación, la estructura del balance de situación y la rentabilidad de la actividad (rentabilidad sobre ventas o ROS)

Ingresos de explotación

Gráfico 72 – Evolución de la variación interanual en los ingresos de explotación. Transporte de mercancías (2001-2005)



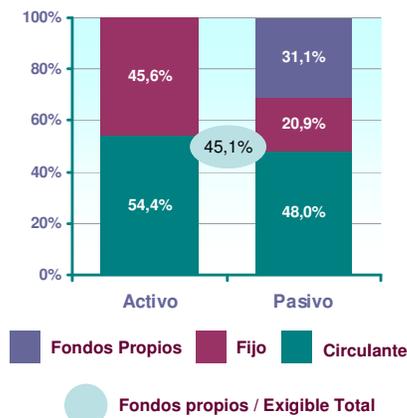
Fuente: Situación Económico-Financiera de las Empresas Españolas de Transporte por Carretera durante el periodo 2003-2005

La evolución de la facturación global en las empresas de transporte de mercancías por carretera (ingresos de explotación) presentaba una tendencia decreciente en el período 2001-2005 según se aprecia en el gráfico. Se partía de un nivel de crecimiento equivalente a casi un 11% en el año 2001 y se descendió a un ratio de crecimiento del 4% en 2005.

Nuevamente se comprueba la sensibilidad del sector al precio del combustible y se pone de relieve la gran dificultad que el sector tiene para trasladar a sus precios el aumento de aquél.

Estructura del balance

Gráfico 73 – Estructura del balance de situación de las empresas de transporte de mercancías por carretera (2005)



Fuente: DGTC - Situación Económico-Financiera de las Empresas Españolas de Transporte por Carretera durante el periodo 2003-2005

Rentabilidad sobre ventas

Gráfico 74 – Evolución de la rentabilidad sobre Ventas (ROS) en las empresas de transporte de mercancías por carretera (2000-2005)



Fuente: DGTC - Situación Económico-Financiera de las Empresas Españolas de Transporte por Carretera durante el periodo 2003-2005

3.2.6 Principales operaciones societarias en el mercado del transporte de mercancías por carretera

A diferencia del sector de los autobuses donde la actividad del transporte está completamente diferenciada, en el mercado del transporte de mercancías por carretera las fronteras entre los diversos segmentos de actividad no son nítidas en modo alguno, sobre todo en los últimos años en los que se ha demandado reiteradamente al sector la configuración como operadores integrales abarcando muchas fases de la cadena de valor (almacenaje, manipulación, logística, etc.).

Es por ello que las operaciones societarias de mayor envergadura en este subsector han estado relacionadas principalmente con la configuración de grandes grupos logísticos. Las operaciones societarias referidas al transporte de mercancías en sentido estricto no han tenido un gran calado, habida cuenta de la reducida dimensión de las empresas y a la atomización del sector, si bien está claro que a partir de la aprobación del Plan Petra se han ido produciendo numerosas operaciones de concentración a pequeña escala, algunas de

El balance de situación adjunto, que corresponde al cierre del ejercicio 2005, se ve reflejada la situación delicada que presentaban las empresas españolas del sector en dicho momento y que se traducía en un elevado endeudamiento en comparación con su volumen de recursos propios.

Sin embargo, en su conjunto el sector presentaba un fondo de maniobra positivo, lo que podía considerarse síntoma de solidez y garantía de cara al corto plazo.

Hay que tener en cuenta que el cierre del ejercicio 2005 quedó justamente a caballo del reajuste de precios que se produjo en el sector después de los acuerdos alcanzados entre los agentes del sector en octubre de 2005, por lo que cabía esperar que la salud financiera del sector hubiera mejorado en el año 2006.

En la serie que se analizó en el estudio, correspondiente al período 2000 a 2005, se vuelve a apreciar una vez más la sensibilidad al precio del carburante, dado que la rentabilidad se vio reducida en los años donde el impacto su subida fue más significativo, es decir, los años 2002, 2004 y 2005.

las cuales han contado con el reconocimiento expreso de la DGTT (Premios Petra).

Con el fin de presentar en esta Memoria las operaciones cuya trascendencia económica puede considerarse significativa, se incluyen a continuación todas aquellas operaciones de concentración que han dado origen a expedientes en el Servicio de Defensa de la Competencia del Ministerio de Economía y Hacienda (hoy integrado en la Comisión Nacional de la Competencia):

Año 2002

- Adquisición por parte de INCENTIVE (Grupo DRAGADOS) del control en el GRUPO SINTAX, que agrupa a empresas dedicadas al transporte de vehículos por carretera y ferrocarril o actividades logísticas relacionadas con el transporte de vehículos.

Esta operación reforzó la posición del Grupo DRAGADOS como primer operador en el mercado transporte de vehículos.

- Adquisición por parte de Correos y Telégrafos, S.A. de una participación en el capital social de CHRONO-EXPRÉS, S.A. de forma que obtuvo una posición de control sobre dicha empresa de paquetería.

Con esta operación, Correos y Telégrafos, S.A. obtuvo el control en exclusiva de Chronoexpres, situándose en tercera posición en el mercado español de paquetería empresarial.

- Adquisición por Chronoexpres (Grupo Correos) del 93,49% del capital social de SERVIPACK, controlada anteriormente por diversas gestoras de capital riesgo.

Con esta operación el Grupo Correos reforzó su presencia en el mercado español de servicios de paquetería empresarial, recortando la diferencia con los dos líderes de mercado, SEUR y MRW.

Año 2003

- Toma de control por parte de DEUTSCHE POST e INVESTGI, sobre DHL INTERNACIONAL ESPAÑA, S.A. y del negocio de transporte terrestre de DANZAS, S.A.

Esta operación de concentración no alteró de forma sustancial la estructura de los mercados nacionales de mensajería y transporte de carga. Sin embargo, supuso que las actividades de mensajería y paquetería empresarial y de transporte de carga del Grupo DEUTSCH POST en España pasaran de estar controladas en exclusiva por el grupo alemán a estar controladas conjuntamente con INVESTGI.

Año 2004

- Toma de control conjunto de SEUR Madrid por parte de GEOPOST, S.A. y SEUR, S.A.

Esta operación de concentración supuso que SEUR Madrid pasara a estar controlada por los franquiciados de la

red SEUR y por el grupo francés LA POSTE. De esta forma, SEUR se reforzó como primer operador en este sector en España.

Año 2005

- Adquisición por parte de FCC, a través de su filial AITENA, del control exclusivo de la sociedad GRUPO LOGÍSTICO SANTOS, S.A.

Esta operación reforzó la posición de FCC en el mercado de servicios logísticos en el que compite con Logista o Azkar, situándose en los primeros puestos a nivel nacional.

- Adquisición por parte de TNT WORLDWIDE SPAIN, S.L. de todo el capital social de TRESPERTRANS, S.L., matriz del Grupo TRANSCAMER.

Esta operación de concentración reforzó la presencia del grupo holandés en el mercado español de la mensajería y paquetería con la entrada en el segmento de la paquetería industrial.

Año 2007

- Adquisición por parte de DEUTSCHE BAHN del control exclusivo del Grupo SPAIN TIR.

Esta operación de concentración no se consideró que modificara significativamente la estructura de la oferta en los sectores de servicios de transporte, tránsito y logística, ya que se trata de sectores altamente atomizados.

Año 2009

- Adquisición por GEOPOST International Management And Development Holding GMBH del control exclusivo sobre SEUR, S.A.

Esta operación que se materializó mediante la firma de un pacto parasocial con algunos accionistas de SEUR supuso el control exclusivo por parte del grupo francés LA POSTE sobre la empresa de mensajería española.

3.3 Situación socio-laboral

3.3.1 Evolución del empleo

Población ocupada

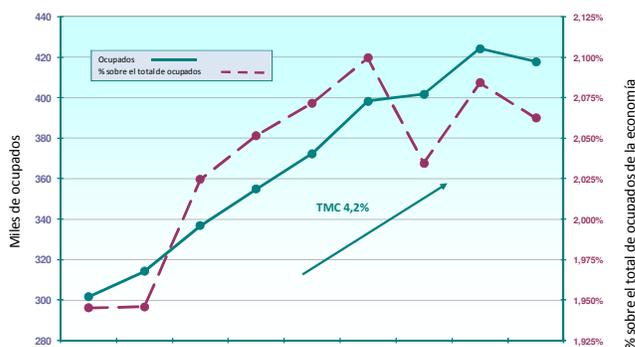
Los datos de la Encuesta Anual de Servicios correspondientes al año 2008 del INE cuantifican en un total de 417.780 los ocupados en los subsectores 494 y 495 de la nueva clasificación CNAE-09, que engloban el transporte de mercancías por carretera y el transporte por tubería, y 183.546 en el subsector 493 “Otro transporte terrestre de pasajeros”, que engloba todos los sistemas de transporte terrestre de pasajeros distintos del ferrocarril, es decir, que junto al transporte urbano e interurbano por autobús estarían los ocupados en la actividad del taxi⁷.

En este sentido, la evolución del empleo en estos subsectores durante el período 2000-2008 (para mercancías) y 2000-2007 (para viajeros) muestra que el número de ocupados ha crecido aunque con distinta intensidad, ya que el número de ocupados en el transporte en autobús creció a un ritmo del 1,0% anual (en términos de tasa anual de crecimiento compuesto), mientras que en el transporte de mercancías por carretera lo hizo en un 4,2%.

La participación del transporte por carretera sobre el total de la población ocupada se mantiene estable. No obstante, al analizar separadamente los dos subsectores se observa una ligera tendencia a la baja en el transporte por autobús (en torno al 0,44% del total en 2007, y un 0,91% en 2008, incluyendo al sector del taxi) y un aumento en mercancías desde el 1,95%, en 2000, hasta el 2,06%, en 2009, tendencia que está en consonancia con el importante crecimiento que la actividad de este subsector tuvo en los últimos años que precedieron a la recesión económica general.

Hay que tener en cuenta que el importante peso que el trabajo autónomo tiene dentro del transporte de mercancías otorga al mercado laboral una gran flexibilidad pues permite a las empresas diversificar su crecimiento repartiendo su fuerza laboral entre la subcontratación de servicios con autónomos y la contratación de conductores asalariados.

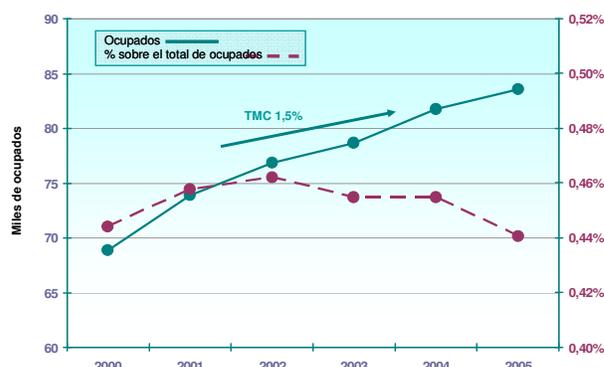
Gráfico 75 – Evolución del empleo en el transporte de mercancías por carretera



Nota: los datos del año 2008, con motivo de la nueva clasificación de actividades CNAE-09, incorporan el transporte por tubería, que en los años precedentes, de acuerdo con la clasificación CNAE-93 no figuraba, si bien su impacto no es muy significativo.

Fuente: INE – Encuesta Anual de Servicios

Gráfico 76 – Evolución del empleo en el transporte de viajeros por carretera (urbano e interurbano)



Fuente: INE – Encuesta Anual de Servicios

El transporte por carretera representa casi el 3% del empleo nacional, siendo el subsector de mercancías el que mayores ratios de crecimiento ha experimentado en los últimos años.

⁷ Esto representa una pérdida de homogeneidad en los datos de las series temporales utilizadas en la presente memoria, dado que a partir de 2008 el Instituto Nacional de Estadística ha adoptado una nueva clasificación de actividades CNAE-09, que difiere de la utilizada hasta 2007, la CNAE-93, y su impacto en cada uno de los dos segmentos del transporte por carretera es diferente.

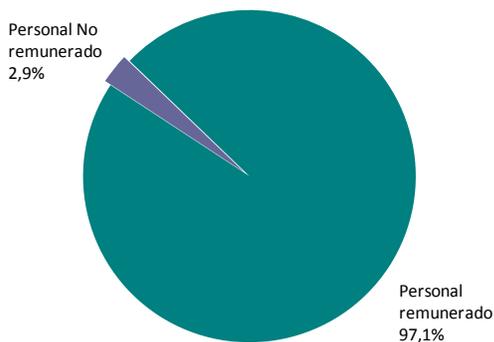
En el caso del transporte de mercancías por carretera, se presentan conjuntamente las magnitudes correspondientes al transporte por tubería. Esto no tiene un impacto muy significativo, dado que el número de ocupados en el transporte por tubería en España es escasamente relevante, por consiguiente, la información y los gráficos de este apartado continúan la serie precedente al año 2008.

Sin embargo, en el transporte de viajeros por carretera, al aparecer conjuntamente el personal empleado en el sector de autobús con el del sector del taxi y de otros segmentos (transporte sanitario, alquiler con conductor, etc.), la falta de homogeneidad es muy significativa, habida cuenta de que en el último ejercicio en el que las dos primeras actividades aparecen desagregadas en la Encuesta Anual de Servicios, el año 2007, el número de personal ocupado era respectivamente: 91.396 personas en el transporte en autobús y 80.507, en el taxi. Por consiguiente la información y los gráficos referidos a este segmento incluyen las series temporales únicamente hasta 2007, incluyéndose a título informativo las magnitudes correspondientes a la nueva clasificación CNAE-09 para el año 2008.

Empleo asalariado y por cuenta propia

Un aspecto que diferencia de forma significativa a los dos subsectores del transporte por carretera es la relevancia del autoempleo en cada uno de ellos. En este sentido, la proporción de trabajadores por cuenta propia en el segmento del transporte en autobús es muy reducida, 2,9% en 2007.

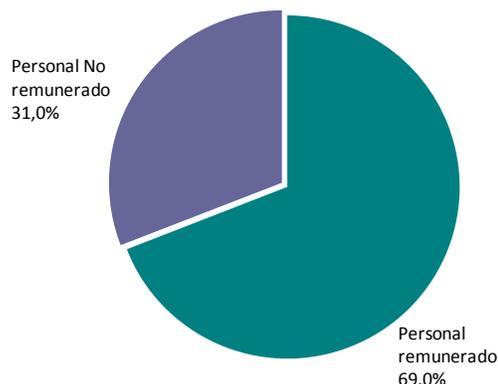
Gráfico 77 – Empleo autónomo sector de viajeros en autobús 2007 (urbano e interurbano)



Fuente: INE – Encuesta Anual de Servicios

Por su parte, en el transporte de mercancías por carretera los autónomos suponen la tercera parte del total de empleados.

Gráfico 78 – Empleo autónomo sector de mercancías 2005



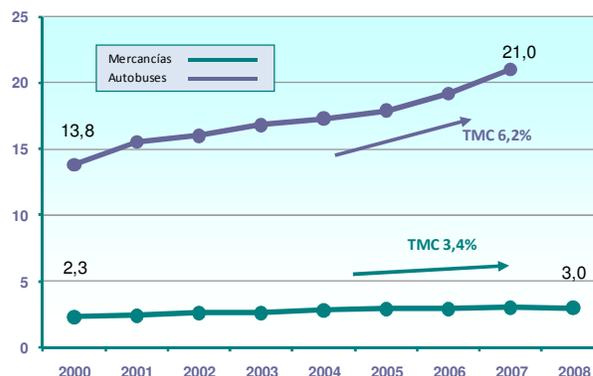
Fuente: INE – Encuesta Anual de Servicios

Tamaño empresarial

Debido al mayor protagonismo de los trabajadores por cuenta propia en el subsector del transporte de mercancías, el número medio de empleados por empresa es inferior al de empresas dedicadas al transporte en autobús. En 2008, el promedio de trabajadores por empresa en el subsector del transporte de mercancías por carretera fue de 3,0 empleados, mientras que en el subsector del transporte en autobús, donde predomina el empleo asalariado, el tamaño medio de la unidad económica en el año 2007 fue de 21,0 empleados.

No obstante, hay que tener en cuenta que el análisis del subsector de transporte de viajeros por carretera que se realiza en la presente Memoria, con el fin de no distorsionar las conclusiones sobre el mercado, se refiere al transporte en autobuses (urbano e interurbano), excluyéndose otros tipos de transporte como es el caso del taxi, el transporte sanitario, etc.. De haber sido consideradas todas las clases de transporte de viajeros por carretera, el promedio de trabajadores por empresa se vería reducido a un ratio 2,7 empleados por empresa, habida cuenta del efecto del colectivo del taxi.

Gráfico 79 – Evolución del tamaño medio de las empresas



Fuente: INE – Encuesta Anual de Servicios

Analizando la evolución del tamaño medio empresarial en ambos subsectores en los periodos analizados, se aprecia un importante crecimiento de la variable. Desde el año 2000 este ratio ha crecido a un ritmo anual del 3,4% en las empresas de transporte de mercancías por carretera, pasando de 2,3 empleados a 3,0. En el caso de las empresas de transporte en autobús, la variable ha crecido un 6,2% anual, pasando de 13,8 empleados a 21,0. El aumento continuado en el tamaño medio de las empresas es muestra de un proceso de maduración interna del sector y de concentración empresarial.

Las empresas de transporte en autobús (urbano e interurbano), han aumentado su tamaño medio de forma significativa hasta situarse en una tasa de 21 empleados/empresa en 2007. Las empresas de transporte de mercancías, aunque mantienen una tasa muy baja (3 empleados/empresa en 2008) se observa una tendencia positiva.

Margen por empleado y productividad

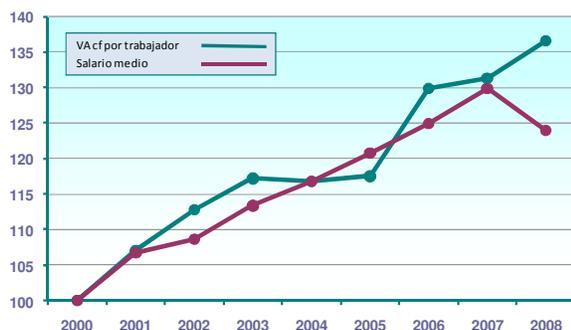
Con el fin de analizar el margen neto que aporta cada empleado en cada subsector, se han empleado dos indicadores económicos:

- Valor añadido a coste de factores (VAcf) por trabajador ocupado
- Retribución media por trabajador.

La diferencia entre ambas variables representa el margen medio aportado a la actividad por cada trabajador ocupado

Gráficos 80 y 81 – Evolución del salario medio y del Valor Añadido por empleado (año 2000 = 100)

Mercancías



Fuente: INE – Encuesta Anual de Servicios

	Euros									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	TMC
VA _{cf} por trabajador ocupado	27.321	29.249	30.819	32.014	31.908	32.103	35.491	35.881	37.311	4,0%
Retribución media	15.639	16.695	16.997	17.728	18.267	18.890	19.537	20.310	19.378	2,7%
Margen medio	11.682	12.555	13.822	14.286	13.641	13.213	15.955	15.571	17.932	5,5%
Productividad	74,7%	75,2%	81,3%	80,6%	74,7%	69,9%	81,7%	76,7%	92,5%	

Fuente: elaboración propia a partir del INE (Encuesta Anual de Servicios)

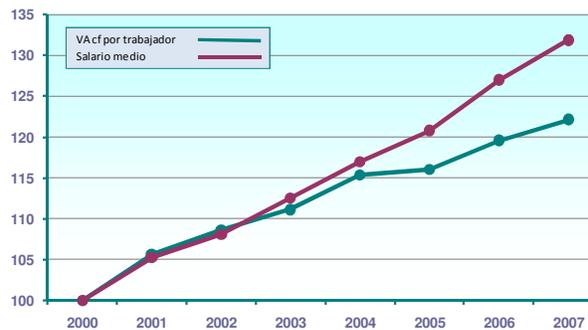
De acuerdo con esta información, en el año 2008 el VAcf promedio del subsector mercancías se situó en 37.311 euros por trabajador habiendo experimentado un crecimiento medio anual del 4% en el período 2000-2008, por encima del incremento de las retribuciones que fue del 2,7% anual.

En consecuencia, se observa que tras un paréntesis en los años 2004 y 2005 en los que el VA por trabajador se estanca, con lo que la eficiencia, representada por el margen medio por empleado, comienza a presentar una tendencia negativa, la situación mejora a partir del año 2006, coincidiendo con una época de gran desarrollo económico. Destaca que en el año 2008, a pesar de que la disminución de actividad se empieza a sentir de una forma importante en el sector, mejoran los ratios de productividad pues aumenta el valor añadido y disminuyen los costes de personal, a pesar de que los costes del carburante habían crecido significativamente.

en el sector. La variación del porcentaje que este margen medio representa sobre la retribución se ha considerado como un indicador de mejora, o empeoramiento, de la eficiencia sectorial.

La evolución de dichas variables en cada uno de los subsectores durante el período 2000-2008 (mercancías) y 2000-2007 (viajeros) y su desglose anual se presentan a continuación:

Autobuses



Fuente: INE – Encuesta Anual de Servicios

	Euros								
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	TMC
VA _{cf} por trabajador ocupado	31.052	32.804	33.726	34.503	35.813	36.036	37.132	37.931	2,9%
Retribución media	18.371	19.329	19.848	20.663	21.488	22.193	23.333	24.229	4,0%
Margen medio	12.681	13.475	13.878	13.840	14.325	13.844	13.799	13.702	1,1%
Productividad	69,0%	69,7%	69,9%	67,0%	66,7%	62,4%	59,1%	56,6%	

Fuente: elaboración propia a partir del INE (Encuesta Anual de Servicios)

En el caso del subsector del autobús, donde el VAcf del ejercicio 2007 alcanzó la cifra de 37.931 euros por trabajador, la tendencia negativa en la productividad que se inició en 2003 ha sido recurrente a lo largo de todo el período analizado. En este subsector se da la circunstancia de que el VAcf ha crecido en menor medida a como lo han hecho las retribuciones.

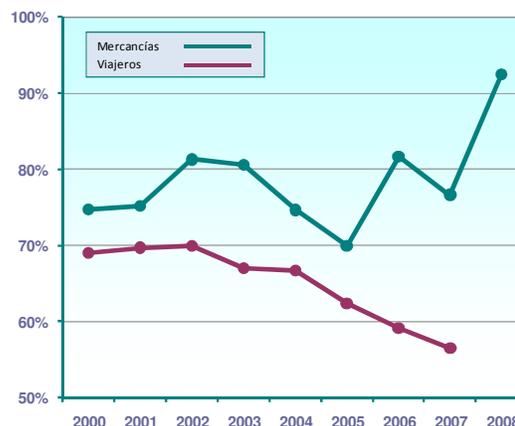
Uno de los aspectos más destacables, si se comparan entre sí ambos subsectores, es que las retribuciones medias, si bien han crecido de forma similar, son significativamente superiores en el transporte en autobús. Concretamente, la retribución media en el segmento de autobuses en 2007, 24.229 euros, supera en un 19% a la del transporte de mercancías, 20.310 euros, aunque también es cierto que el VAcf es todavía mayor en el primero de los dos subsectores mencionados.

En los años que han precedido a la recesión económica general, el segmento del transporte de mercancías por carretera a mejorado de forma muy significativa los ratios de productividad; todo lo contrario que el sector de viajeros que lleva muchos años reduciendo dichos ratios.

En cualquier caso, desde el año 2000 y hasta 2005 se produjo un empeoramiento en la eficiencia medida a través del ratio margen sobre retribución en ambos subsectores. Así, este ratio llegó a descender desde 75% al 70% en 2005, en el subsector del mercancías, y desde el 69% al 62% en el transporte por autobús.

A partir de 2006, el subsector de mercancías invierte la tendencia hasta situar este ratio en el 93% en 2008, mientras que en el caso de viajeros el ratio sigue descendiendo hasta el 57% en el año 2007.

Gráfico 82 – Cambios en la productividad sectorial (margen medio sobre retribución media)



Fuente: INE – Encuesta Anual de Servicios

Mercado laboral: demandas, ofertas y contrataciones

De acuerdo con las estadísticas del Servicio Público de empleo Estatal (SPEE) los demandantes de empleo registrados al final de 2008 en las ocupaciones de conductor de camión y conductor de autobús, fueron de 49.418 personas y 6.873 personas, respectivamente. Estos datos de demanda representan, aproximadamente, el 11% de la población ocupada en el sector (12% en transporte de mercancías y 8% en el ámbito del autobús).

La demanda de empleo por parte de trabajadores de fuera de la UE no ha sido especialmente significativa (5% sobre el total) ya que la práctica totalidad de los demandantes (94%) fueron profesionales de países comunitarios.

Tabla 4 – Demandantes de empleo registrados en el SPEE 31-12-2008

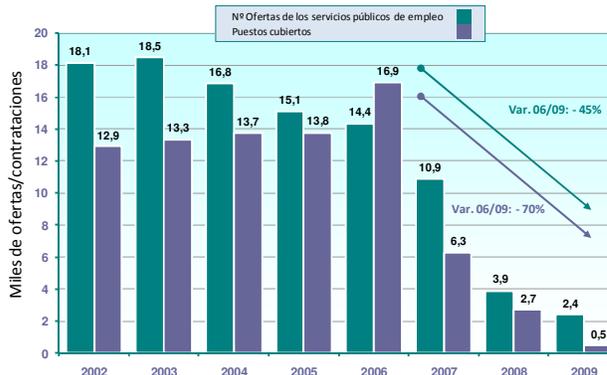
	Nacionalidad de los demandantes de empleo		
	Miembros de la UE	Terceros Países	Total
Conductor de camión	46.897	2.521	49.418
Conductor de autobús	6.629	244	6.873
Total	53.526	2.765	56.291

Fuente: SPEE.

La evolución comparada entre las ofertas de empleo presentadas por las empresas en los servicios públicos de empleo del SPEE o en los organismos correspondientes de las Comunidades Autónomas y los puestos de trabajo que efectivamente resultan cubiertos, demuestra que, en ambos subsectores del transporte por carretera, las empresas cada vez recurren menos a los servicios públicos de empleo.

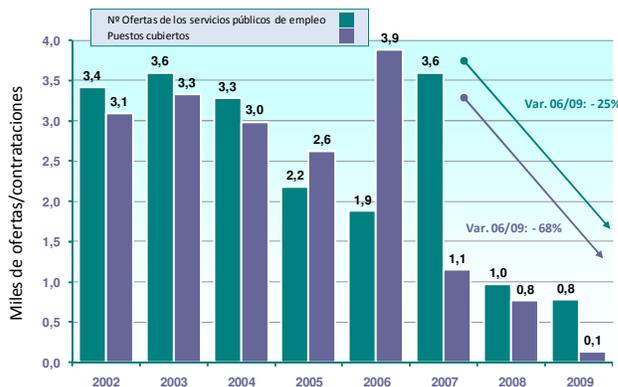
Según se puede observar en los gráficos adjuntos, las ofertas de empleo, tanto para conductores de camión como de autobús, a través de los servicios públicos han disminuido de forma muy pronunciada en los tres últimos años (-45% para conductores de camión y -25% de autobús), pero en mucha mayor medida lo han hecho el número de contrataciones, que han disminuido un -70%, en el caso de conductores de camión, y un -68% en el caso de conductores de autobús.

Gráfico 83 – Evolución del mercado laboral de conductores de camión



Fuente: Servicio Público Estatal de Empleo (SPEE)

Gráfico 84 – Evolución del mercado laboral de conductores de autobús



Fuente: Servicio Público Estatal de Empleo (SPEE)

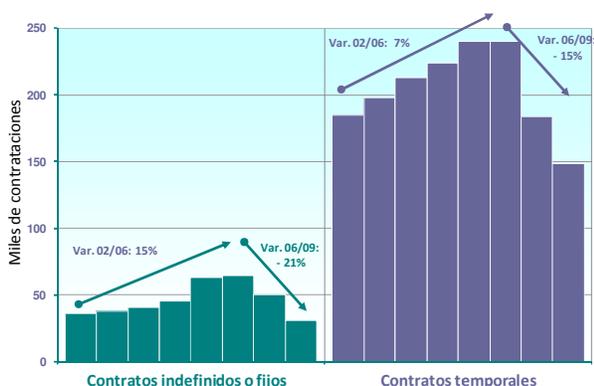
Temporalidad de la contratación

El tipo de contratación que predomina en los nuevos puestos de trabajo cubiertos es la de carácter temporal, situándose en 2009 en el 90% para conductores de autobús y en el 83% para conductores de camiones. La tendencia que se comenzó a apreciar desde el año 2002 y hasta 2006 de un mayor crecimiento de la contratación indefinida frente a la temporal, se invierte nuevamente en los tres últimos años.

No obstante, la contratación de tipo temporal presenta periodos de duración bastante reducidos ya que los contratos de hasta tres meses de duración representan el 40% de las contrataciones temporales en el caso de los conductores de camiones, y el 49% en los conductores de autobuses.

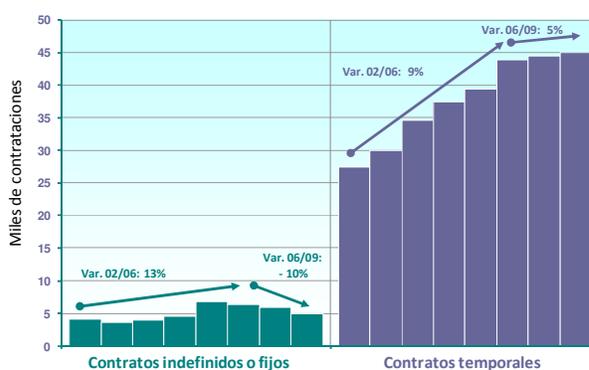
La estabilidad en el empleo dentro del sector experimentó una evolución bastante positiva hasta el año 2006. Sin embargo, en los últimos tres años se ha producido un retroceso importante de la contratación indefinida de forma que los ratios que presenta este tipo de relación laboral en 2009 son muy bajos (10% en la profesión de conductor de autobuses y 17% en la de conductor de camiones).

Gráfico 85 – Evolución de la temporalidad en los contratos registrados de conductores de camión (2002-2009)



Fuente: Servicio Público Estatal de Empleo (SPEE)

Gráfico 86 – Evolución de la temporalidad en los contratos registrados de conductores de autobús (2002-2009)



Fuente: Servicio Público Estatal de Empleo (SPEE)

Perfil del trabajador

La visión general del mercado laboral en el sector muestra que la proporción de trabajadores autónomos es muy relevante en el transporte de mercancías por carretera, ya que supone casi un tercio del total de ocupados en 2009. Sin embargo, en el sector de transporte por autobús los trabajadores son en su práctica totalidad asalariados.

Otro factor que se desprende del análisis anterior es que la contratación de nuevos asalariados tiene carácter mayoritariamente temporal, y aunque la contratación indefinida empezó a ganar cierto protagonismo, las circunstancias han vuelto a hacer retroceder este tipo de relación laboral.

3.3.2 Convenios colectivos y situación salarial del sector

En diciembre de 2007, las representaciones de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), la Confederación Española de la Pequeña y Mediana Empresa (CEPYME), la Confederación Sindical de Comisiones Obreras (CCOO) y la Unión General de Trabajadores (UGT) acordaron prorrogar para el año 2008 el Acuerdo Interconfederal para la Negociación Colectiva 2007 (ANC 2007).

En el B.O.E. nº 12, de 14 de enero de 2008, se publicó la resolución de 21 de diciembre de 2007, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el Acta de prórroga, para el año 2008, del Acuerdo Interconfederal para la negociación colectiva 2007 (ANC 2007) y sus anexos.

Por tanto, y de conformidad a la referida Acta de prórroga, fueron de aplicación a la negociación colectiva del año 2008

los criterios, orientaciones y recomendaciones del referido Acuerdo de 2007, modificándose una serie de apartados.

Sin embargo la renovación del Acuerdo Interconfederal de Negociación Colectiva (ANC) para 2009 no resultó posible. Ante la ausencia de acuerdo los representantes sindicales establecieron una serie de propuestas que giraban en torno a los siguientes aspectos:

- El reforzamiento de la negociación colectiva, como principal instrumento de acción.
- La implicación del Gobierno en la implementación de las políticas necesarias para la generación de empleo, así como para la protección social.
- La participación de todos los interlocutores sociales, a través del marco del Diálogo Social, para la recuperación

y el sostenimiento de la actividad económica, y en la construcción de un nuevo modelo productivo

Dentro del ámbito del transporte de mercancías hay que señalar que durante el ejercicio 2009 se han firmado 12 nuevos convenios y 32 convenios han tenido revisión salarial. En total, han estado en vigor 51 convenios colectivos en este subsector.

Respecto al transporte de viajeros, en 2009 han estado vigentes 49 convenios. Durante dicho año se han firmado 11 nuevos convenios y 29 han tenido la revisión de sus tablas salariales.

La regulación colectiva en el sector es de carácter provincial, sin embargo no en todas las provincias existen convenios colectivos específicos del sector:

- En las provincias de Asturias, Burgos, Albacete y Huelva existe un único convenio colectivo para mercancías y viajeros.

Tabla 5 – Retribuciones máximas y mínimas de los convenios colectivos

Subsector	Concepto	Provincia	Euros/mes	Desviación sobre la Media Nacional
Mercancías	Retribución más baja	Huelva	586,50	- 36%
	Retribución más alta	Guipúzcoa	1.384,20	+ 52%
	Promedio nacional		910,68	
Viajeros	Retribución más baja	Badajoz	585,90	- 39%
	Retribución más alta	Navarra	1.336,50	+ 40%
	Promedio nacional		954,33	

Fuente: Ministerio de Fomento - Observatorio Social 2009

El salario medio que establecen los Convenios es un 4,8% mayor en el transporte de viajeros que en el de mercancías. Sin embargo, se aprecian importantes diferencias en la cuantía del salario mínimo pactado. El convenio de la provincia de Huelva es el que establece los salarios mínimos más bajos en el transporte de mercancías y la provincia de

- En Baleares existen dos convenios para el transporte de viajeros y en Jaén existen convenios específicos para transporte regular y discrecional de mercancías.
- En las provincias de Teruel, Soria y Guipúzcoa, y en la ciudad autónoma de Ceuta, no existen convenios para transporte de viajeros, mientras que en Tenerife sólo tiene convenio de viajeros.

La duración media de la mayoría de los convenios es de dos o tres años. A pesar de todo se incluyen cláusulas de revisión salarial anual para no perjudicar el poder adquisitivo de los trabajadores y para ajustarse a fluctuaciones del ciclo económico.

En el siguiente cuadro se recogen las retribuciones máximas y mínimas que se establecen los distintos convenios.

Badajoz en viajeros. Los salarios máximos, por su parte, corresponden a los recogidos en los convenios de Guipúzcoa en transporte de mercancías, con 1.384,20 euros mensuales, y de Navarra en transporte de viajeros, con 1.336,50 euros mensuales.

3.3.3 Formación

Cualificación inicial y formación continua

La norma de referencia a nivel estatal sobre formación en el sector es el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio de 2007, que transpone la Directiva 2003/59, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua. Esta norma se ocupa de un aspecto que hasta el momento de su promulgación no había tenido ningún tipo de regulación en el ámbito del transporte por carretera.

El RD 1032/2007 establece la obligatoriedad del Certificado de Aptitud Profesional (CAP) para realizar la actividad pro-

fesional de conductor en el ámbito del transporte por carretera, cuya aplicación se ha realizado en dos etapas:

- A partir del 11 de septiembre de 2008, entro en funcionamiento para conductores de vehículos de transporte de viajeros
- A partir del 11 de septiembre de 2009 para conductores de vehículos de transporte de mercancías.

La obligación de cualificación inicial y de formación continua tiene por objeto mejorar la seguridad vial y la del conductor, respectivamente.

El certificado CAP se obtiene justificando una cualificación profesional inicial que se consigue con la asistencia a un curso obligatorio y la superación de un examen. Para mantener la capacitación profesional será necesario la actualización periódica de los conocimientos esenciales para el ejercicio de la actividad. De esta forma, son las Administraciones Autonómicas correspondientes quienes emiten los certificados CAP, que tienen un periodo de validez de 5 años. Durante ese período de 5 años el conductor tiene la obligación de completar un programa de formación continua en virtud del cual le será renovada la aptitud profesional por otros cinco años como máximo. La normativa establece que, como mínimo, los conductores tendrán que realizar un curso de 35 horas de duración para justificar la formación continua.

La formación de los conductores incluye diferentes materias técnicas que abarcan la conducción racional basada en las normas de seguridad, el conocimiento y la aplicación de la reglamentación, los aspectos de salud, seguridad vial y medioambiental, servicio y logística.

El contenido de la normativa comprende, además, los aspectos operativos para su aplicación, desde las autorizaciones a los centros que van a impartir la formación, la homologación inicial de los cursos, las modificaciones en los mismos, las convocatorias de exámenes o la expedición final del CAP. Esta gestión está siendo coordinada por la Administración General del Estado (a través del Ministerio de Fomento y la Fundación Transporte y Formación) con el fin de

que sea lo más homogénea posible en todo el territorio, si bien correrá a cargo de las Administraciones Autonómicas.

En el año 2009, por lo tanto, han estado plenamente operativos los programas de cualificación inicial en el ámbito de viajeros y en el de mercancías, si bien en este último la actividad formativa ha sido mucho menor puesto que sólo ha sido aplicable a partir del mes de septiembre.

La información más relevante relativa a la cualificación inicial y continua durante el año 2009 se resume en la siguiente tabla.

Tabla 6 – Resumen de centros, cursos y actividad formativa relativa a la cualificación inicial y continua durante 2009.

	Cualificación Inicial		Cualificación
	Mercancías	Viajeros	Continua
Centros y cursos-			
Centros homologados	988	966	1.005
Cursos homologados	495	593	17
Actividad formativa-			
Cursos iniciados	143	804	---
Alumnos matriculados	1.705	8.926	---
Exámenes realizados	12	145	---
Alumnos presentados	167	6.055	---
Alumnos APTOS	94	4.577	---
% de Aptos	56%	76%	---

Fuente: Ministerio de Fomento – Observatorio Social 2009

La formación no sólo mejora el desempeño de las organizaciones, sino que también permite el desarrollo personal del individuo.

Formación profesional

Figura 10 – Esquema del sistema formativo actual en el ámbito del transporte por carretera.



Fuente: Plan IMFORTE 2009-2012, Fundación Transporte y Formación

La formación es un instrumento que permite el desarrollo personal para mejorar el desempeño de las organizaciones,

aplicando conocimientos a corto plazo y a la resolución de los problemas concretos del día a día.

Con carácter general, el sistema formativo español, en lo que respecta al transporte por carretera se puede estructurar en tres niveles distintos: la Formación Profesional en el Sistema Educativo (anteriormente “formación reglada”), la Formación Profesional para el Empleo (anteriormente “formación ocupacional” y “formación continua”) y la Formación Complementaria. Atendiendo a esta división, la oferta formativa relacionada con el sector del transporte en general y con el transporte en carretera en particular es la siguiente.

Formación Profesional en el Sistema Educativo

El actual sistema de Formación Profesional en el Sistema Educativo abarca dos ciclos:

- El Ciclo Formativo de Grado Medio, para el que es preciso estar en posesión del graduado en ESO.
- El Ciclo Formativo de Grado Superior, que requiere el título de bachiller o un título de formación profesional de grado medio, y que da acceso a los estudios universitarios.

El siguiente nivel de la formación está en las Universidades, tanto públicas como privadas, que dan lugar a las titulaciones oficiales (Grado, 1º y 2º ciclo) que se agrupan con carácter general en 5 ramas diferentes: arte y humanidades, ciencias, ciencias de la salud, ciencias sociales y jurídicas e ingeniería y arquitectura.

El Ministerio de Educación está finalizando la actualización del **Ciclo Formativo de Grado Superior en Gestión del Transporte**, con el propósito de recoger en sus contenidos formativos la totalidad de las materias exigidas por la reglamentación comunitaria relativa al cumplimiento del requisito de capacitación profesional, con objeto de que a los alumnos que superen esta formación se les pueda reconocer automáticamente dicha capacitación. Esta revisión dará lugar al nuevo Ciclo Formativo de Grado Superior en Logística y Transporte, que sustituirá al anterior y contemplará en sus contenidos los nuevos requerimientos de las Directivas comunitarias. Esta nueva titulación se encuentra pendiente de revisión y envío al Consejo General de la Formación Profesional.

Por otro lado, el Ministerio de Educación, en colaboración con los Ministerios de Fomento e Interior, está abordando actualmente la creación de un **Ciclo Formativo de Grado Medio para Conductores por Carretera**. Las bases para la configuración de este nuevo ciclo formativo son las siguientes:

- Tres cualificaciones profesionales que ya figuran aprobadas y pendientes de publicación: Conductores de autobuses, conductores de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera y conducción profesional de vehículos turismos y furgonetas.
- Varias unidades competenciales de otras familias profesionales que complementen la formación: atención al cliente, guías, dinamización de grupos, etc.
- Los contenidos de la formación inicial obligatoria del CAP.
- La formación sobre el permiso de conducir.
- Otra formación complementaria: rutas, geografía europea, primeros auxilios, etc.

Formación Profesional para el Empleo

El sistema de Formación Profesional en España, aparte de la Formación Profesional en el Sistema Educativo a la que se ha hecho referencia, incluye el subsistema de Formación Profesional para el Empleo. Este subsistema que tradicionalmente se articulaba en dos líneas, la formación ocupacional (destinada a desempleados) y la formación continua (dirigida a ocupados) se estructura hoy en día en tres niveles:

- Formación de Demanda: que incluye las acciones formativas desarrolladas por las empresas y los permisos individuales de formación.
- Formación de Oferta, que incluye dos escalas: las acciones dirigidas de forma prioritaria a los trabajadores ocupados (antigua formación continua) y las orientadas preferentemente a desempleados (anterior formación ocupacional).
- Formación en Alternancia, incluye acciones mixtas de empleo y formación y, en concreto, las actuaciones formativas de los contratos laborales para la formación.

El Real Decreto 395/2007 de 23 de marzo, regula el subsistema de formación profesional para el empleo.

La familia profesional asignada a la actividad del transporte por carretera en el ámbito de la formación para el empleo es la denominada “Transporte y Mantenimiento de Vehículos”. Aunque existen también ciertas cualificaciones relacionadas con esta actividad dentro de la familia de “Comercio y Marketing”

Figura 11 – Cuadro ilustrativo de los distintos tipos familias y cualificaciones profesionales relacionados con el transporte por carretera



Formación Universitaria y Formación Complementaria

Las principales referencias a la formación universitaria en España en relación con el transporte por carretera se resumen a continuación:

- ETS Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos: en la actualidad existen en España diez Escuelas con dicha titulación, en las que o bien se imparten especialidades en transporte o bien se recibe formación específica en dicha materia.
- EU Ingeniería Técnica de Obras Públicas: Nueve Escuelas Técnicas de Obras Públicas presentan la especialidad en Transportes y Servicios Urbanos.
- La Escuela Superior de Arquitectura y Tecnología de la Universidad Camilo José Cela ha desarrollado el Grado en Ciencias del Transporte y la Logística.

Por otra parte, existen en España numerosas entidades que facilitan formación continua de carácter no universitario en materia de transporte, si bien lo que resulta muy significativo es el gran desarrollo que han tenido durante los últimos años los máster y cursos de postgrado especializados o con

módulos específicos en transporte por carretera. Este tipo de formación, dirigida a universitarios y a directivos, contribuye de forma muy notable a la profesionalización del sector y a una mejor gestión a nivel global de la actividad del transporte.

A continuación, sin pretender hacer un listado exhaustivo, se presenta una muestra representativa de los cursos de especialización que actualmente se imparten en nuestro país:

- Máster en Transporte y Logística: Universidad de Oviedo.
- Máster en Logística, Transporte y Seguridad vial: UNED
- Máster en Dirección y Gestión Estratégica de Empresas de Transporte: CETM-ESIC.
- Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte de Viajeros por Carretera: Asintra-ESIC.
- Máster en Transporte, Territorio y Urbanismo: Universidad Politécnica de Valencia.
- Máster en Ingeniería de Máquinas y Transporte: Universidad Carlos III.

Inversión de las Administraciones Públicas en formación

Las ayudas públicas a la formación en el sector vienen canalizadas, principalmente, a través de:

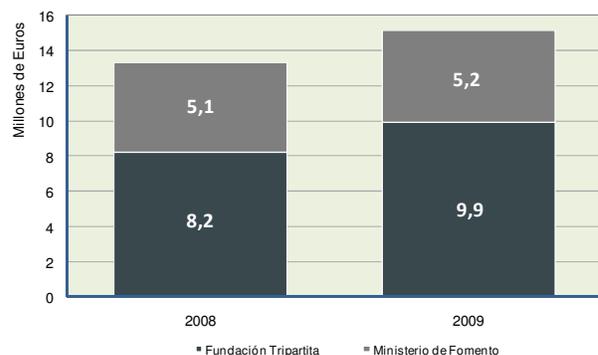
- La **DGTT**, que todos los años realiza una convocatoria oficial para subvencionar los cursos que realizan las distintas organizaciones sectoriales, estas ayudas proceden directamente de los presupuestos del Ministerio de Fomento
- La **Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo**, entidad donde colaboran la Administración Pública y las organizaciones sindicales y empresariales más representativas. Este sistema de ayudas se financia a través de los fondos provenientes de las cotizaciones sociales a la formación profesional que aportan empresas y trabajadores, de las ayudas procedentes del Fondo Social Europeo y de las aportaciones presupuestarias del Servicio Público de Empleo Estatal.
- **Otras Administraciones Públicas**, incluyendo aquí la gran diversidad de fondos que surgen desde todos los niveles del ámbito autonómico, del municipal e, incluso de los cabildos insulares y otras instituciones de ámbito periférico.

Debido a esta diversidad de ayudas, la cuantificación total de las mismas en la formación sectorial es sumamente complicada. Sin embargo si es factible analizar la evolución reciente y el desglose de las ayudas destinadas al transporte por carretera procedentes del Ministerio de Fomento (DGTT) y las de Fundación Tripartita.

Las ayudas presupuestadas por estos dos organismos en 2009, que figuran representadas en el gráfico que se presen-

ta a continuación adjunto, ascendieron en su conjunto a 15,1 millones de euros (9,9 millones por la Fundación Tripartita – que representa un incremento del 20% con respecto al año anterior – y 5,2 por el Ministerio de Fomento).

Gráfico 87 – Ayudas a la formación para el empleo de la DGTT y la Fundación Tripartita (millones de euros)



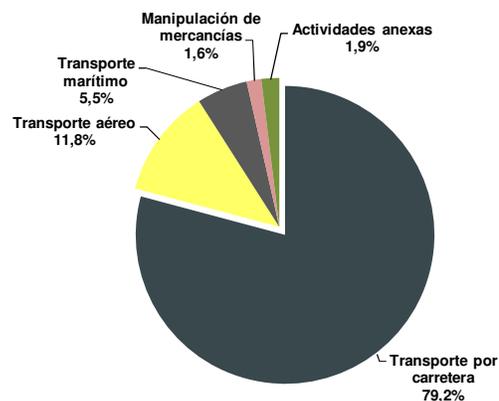
Las ayudas a la formación presupuestadas por la Fundación Tripartita para 2009, dentro de las subvenciones a la Formación de Oferta, ascienden a un total de 333 millones de euros, de los cuales 12,5 millones de euros, que suponen un 3,7% del total, fueron destinados con carácter general al sector del transporte (incluyendo todos los modos).

La cantidad destinada específicamente al subsector de los transportes por carretera representa prácticamente el 80% del total del transporte, es decir, 9,9 millones de euros (el 3% del total de la economía, ratio muy coherente con el peso de la actividad del transporte por carretera en el PIB).

Gráfico 88 – Desglose de las subvenciones de la Fundación Tripartita para 2009

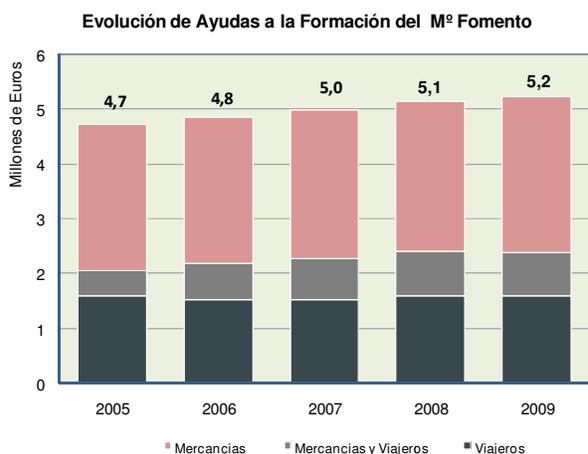
Sector	2009	% s/ total
Transporte por carretera	9.886.494 €	79%
Transporte aéreo	1.473.752 €	12%
Transporte marítimo	689.992 €	6%
Manipulación de mercancías	195.987 €	2%
Actividades anexas	243.097 €	2%
Total	12.489.322 €	100%

Fuente: Boletín Oficial del Estado nº 279 de 19 de noviembre de 2008



Por lo que respecta a las ayudas del Ministerio de Fomento, su cuantificación, el desglose por áreas formativas y su evolución en los últimos cinco años se resume en las siguientes figuras:

Gráfico 89 – Desglose y evolución de las ayudas a la formación del Ministerio de Fomento 2009



DESGLOSE DE LAS SUBVENCIONES Mº FOMENTO 2009

Área	Total Subvención	% s/ total
Conducción	1.673.330 €	32%
Transporte de MM.PP	1.052.050 €	20%
CAP	772.260 €	15%
Gestión de empresas	623.995 €	12%
Calidad, medio ambiente y PRL	522.190 €	10%
Normativa de Transporte	305.485 €	6%
Informática	184.280 €	4%
Idiomas	87.200 €	2%
Total	5.220.790 €	

Fuente: Boletín Oficial del Estado nº 189 de 6 de agosto de 2009

Durante el año 2009 el Ministerio de Fomento ha destinado 5,2 millones de euros a financiar cerca de 1.400 cursos de formación en el sector. Esta magnitud representa un 10% más que la cantidad destinada para el mismo fin en el ejercicio 2005.

La Fundación Transporte y Formación y el Plan IMFORTE

La Fundación Transporte y Formación se constituyó en octubre del año 2008 con el objetivo de “proponer y promover todo tipo de actuaciones dirigidas a mejorar la formación, imagen y cultura en el sector del transporte por carretera”. Desde entonces su actividad ha estado enfocada fundamentalmente a la elaboración presentación y difusión del Plan de Impulso y Mejora de la Formación del Transporte por Carretera (Plan IMFORTE) cuya vigencia se extiende hasta el año 2012.

El Plan IMFORTE recoge las “principales líneas de actuación de la Fundación, orientadas al objetivo básico de impulsar la formación en el transporte por carretera, y ser un instrumento clave para la profesionalización y modernización del sector y su mejora competitiva, contribuyendo, además a mejorar la imagen y cultura sectorial”, siendo el instrumento con el cual la Fundación desarrolla su actividad.

La actuación del Plan IMFORTE tal y como se recoge en su informe está basada en:

- La cooperación de todos los agentes del sector implicados.
- La comunicación constante y permanente con todos los actores involucrados.
- La implicación y compromiso de todos ellos en el desarrollo de las actividades de la Fundación.

El Plan se ha estructurado en dos áreas de actuación principales:

- Área de coordinación y apoyo al sector: La cual está integrada por tres líneas estratégicas:
 - Coordinación administrativa y sectorial: impulsando la interacción entre la Fundación, las Administraciones

- públicas y los agentes sociales, planificando medidas de diverso alcance a fin de potenciar las actuaciones de carácter formativo.
- Equilibrio de las necesidades formativas y de la oferta: proponiendo para ello, el seguimiento y desarrollo de estudios técnicos sobre la materia así como la creación de un observatorio de la oferta formativa.
 - Gestión y optimización de recursos: mediante un análisis de la viabilidad de posibles actuaciones de colaboración respecto a las ayudas de asesoramiento a las empresas del sector para utilizar ayudas y los recursos tecnológicos relativos a la formación.
- Área de actuaciones técnicas: que contempla dos líneas estratégicas:
 - Profesionalización del sector: cooperación con las administraciones públicas competentes en la formación profesional y tráfico, desarrollo de la formación para el empleo del sector y colaboración en los programas de formación universitaria y de postgrado.
 - Mejora de la calidad de la formación: mediante el desarrollo de programas específicos de formación y estudios técnicos en el sector, especialmente para dar respuesta a las necesidades de formación que no sea posible cubrir razonablemente a través de la oferta formativa en general.

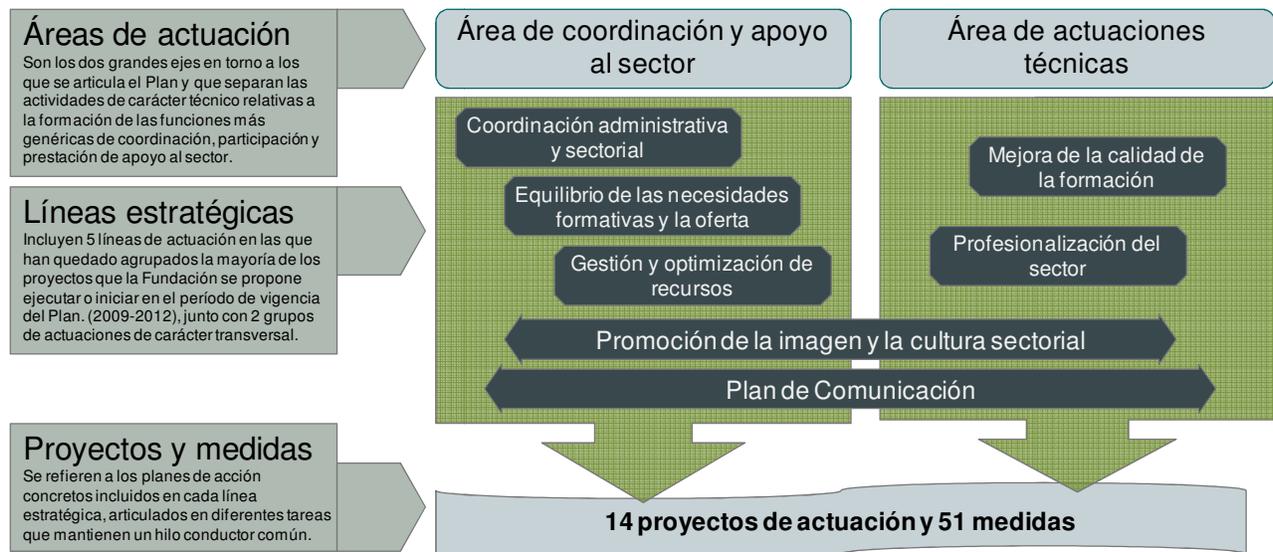
Asimismo se han programado diferentes medidas para potenciar la calidad de la formación entre las que cabe destacar: la creación de un sello o certificado de así como el estudio de viabilidad para un simulador de gestión empresarial adaptado a la actividad del transporte.

Además de las dos grandes áreas de actuación mencionadas, el Plan IMFORTE contempla dos líneas estratégicas de carácter transversal tales como la promoción de la imagen y la cultura sectorial y el diseño de un plan de comunicación e imagen corporativa de la Fundación.

La Fundación tiene previsto que a finales de 2012 estén ejecutadas gran parte de las medidas prioritarias y un avance significativo de las restantes, a finales de 2.008 algunas medidas propuestas por el Plan ya han sido puestas en marcha, siendo de destacar las siguientes:

- Inicio de acciones de coordinación interadministrativa y sectorial, a través de los interlocutores de las CCAA y los principales agentes sociales. Cabe destacar el acuerdo con el Ministerio de Educación para la creación de un ciclo de formación de grado medio para conductores.
- La edición de un cuaderno técnico sobre el Certificado de Aptitud Profesional (CAP).
- La realización de un estudio sobre perfiles profesionales de los profesores del CAP.
- La actualización de las bases de preguntas para los exámenes de capacitación Profesional de transportista.
- La celebración de la Jornada “Un Año CAP” – Nuevos Retos el día 30 de septiembre de 2009.
- La organización de grupos de trabajo con Administraciones Públicas y con agentes sectoriales, con motivo, precisamente, de la preparación del Plan IMFORTE.

Figura 12 – Esquema general del Plan de Impulso y Mejora de la Formación del Transporte por Carretera (2009-2012)



3.4 Intermodalidad y sostenibilidad

3.4.1 La intermodalidad: evolución e iniciativas

La cultura del transporte “puerta a puerta” se ha ido imponiendo paulatinamente en el sistema económico y social de forma que, en la actualidad, no se concibe un servicio de transporte de calidad que no lleve asociada dicha característica. En este contexto, la flexibilidad que ofrece el modo carretera para el transporte de mercancías y la que, a su vez, proporciona el automóvil privado en el transporte de viajeros, ha hecho que la participación relativa de ambos haya crecido significativamente durante las últimas décadas, conduciendo a una mayor congestión en el transporte y en las vías de comunicación.

Es por ello que una de los principales ámbitos de actuación en todas las administraciones públicas, desde las instituciones comunitarias de la UE hasta las corporaciones locales, consiste en reconfigurar el sistema de transporte para reequilibrar la utilización de los distintos modos en sus correspondientes ámbitos de competencia. Por ello han surgido iniciativas europeas como el Libro Blanco, y el Programa Marco Polo que propugnan la intermodalidad como una vía de equilibrio en la utilización de modos de transporte que tiene como objetivo básico la sostenibilidad y el respeto por el medioambiente.

Desde el punto de vista nacional, la promoción de la intermodalidad entre el tejido empresarial del sector del transporte español requiere la coordinación y la colaboración de los distintos modos y agentes, dado que el establecimiento de un sistema de transporte como red de redes en el que la complementariedad entre modos sea un hecho aumentaría la eficiencia y competitividad en la cadena de distribución.

El PEIT y los planes que de él surgieron adoptan los criterios de sistema sostenible y equilibrado entre modos de transporte que se propugnan desde la UE, a la vez que establecen otras propuestas en cuanto a la colaboración entre Administraciones, la definición de una red modal o la integración de billetes y tarifas entre modos. Con anterioridad al PEIT, los planes estratégicos de los dos subsectores del transporte por carretera (PETRA y PLATA) ya incluyeron entre sus grandes líneas de actuación la promoción de la intermodalidad (véanse figuras 2 y 3 de esta Memoria).

La intermodalidad, como concepto, parece más fácil de percibir en el transporte de mercancías dado que es en este

ámbito donde con más intensidad se alude al término. Ello no implica que el concepto no sea aplicable al transporte de viajeros, sino todo lo contrario.

Hay que considerar que en el subsector de viajeros las medidas no buscan simplemente coordinar los distintos modos, sino captar tráfico del automóvil privado para los sistemas de transporte público colectivo mediante una distribución modal más racional. En este aspecto, en el contexto español se ha avanzado significativamente en los últimos años, siendo los factores clave la integración de infraestructuras de la red de transporte (creación de intercambiadores, conexión ferrocarril – metro – aeropuertos, aparcamientos disuasorios, etc.) y una adecuada gestión de las tarifas aplicadas a cada modo que conlleve un reparto adecuado de cargas y beneficios (creación de consorcios o entidades gestoras en grandes ámbitos metropolitanos)

Desde el punto de vista del transporte de viajeros se ha avanzado algo más en la intermodalidad. En la actualidad no se concibe una infraestructura de nueva creación (v.g. un aeropuerto) que no disponga de conexiones eficaces con otros modos (v.g. con el metro, el ferrocarril o el autobús).

En cuanto al transporte de mercancías, se persigue desde diversos ámbitos sustituir paulatinamente los grandes trayectos en vehículos pesados por el uso del ferrocarril y el tráfico marítimo de corta y media distancia, cuyo impacto implica menos cargas a la sociedad en general y al medioambiente.

Los diversos estudios que sobre el particular se han realizado en los últimos años inciden en que el principal problema de España es la falta de integración de los numerosos centros de transporte por carretera con el resto de modos. En este aspecto la conexión entre carretera y terminales ferroviarias, aeropuertos y la accesibilidad a los puertos marítimos son críticas, ya que facilitan la mejora en la interoperatividad y gestión del transporte.

Tanto a nivel comunitario como estatal, el transporte combinado busca corregir el predominio de la carretera y del transporte en vehículo particular, de forma que el transporte marítimo y de cabotaje, el ferroviario y el transporte público de viajeros sean más accesibles a empresarios y usuarios.

Evolución de las magnitudes sobre transporte combinado de mercancías

En este apartado se realiza una aproximación a las magnitudes de los flujos de transporte combinado carretera-ferroviario y carretera-marítimo (por su escasa relevancia se ha obviado la información relativa a la intermodalidad con el modo aéreo).

Según se ha señalado, el objetivo es tener una aproximación sobre dichos volúmenes, considerando en todo momento la dificultad que entraña obtener dicha información de una forma precisa. En cada caso se explican las fuentes y la metodología utilizadas.

En el caso del transporte combinado carretera-ferroviario, la aproximación que se refiere al período 2000-2005 se ha basado en información desagregada por tipo de mercancía, información que no ha sido posible actualizarse con posterioridad por la falta de fuentes precisas que lo permitieran, por lo cual ha sido necesario realizar una estimación.

Tráfico ferroviario combinado

La fuente utilizada para analizar la evolución de la carga combinada entre el tren y la carretera han sido las estadísticas sobre tráfico ferroviario del Instituto Nacional de Estadística. A tales efectos se ha considerado transporte combinado toda la carga ferroviaria deduciendo todas aquellas partidas cuyo destino/origen era una terminal marítima o graneles (estimado a partir de 2006).

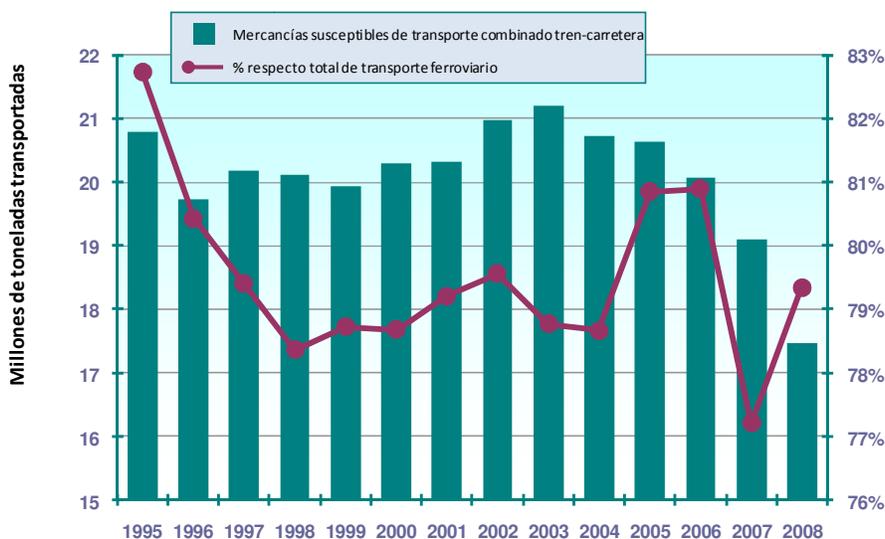
La información disponible incluye una serie histórica que va desde 1995 hasta 2008, donde se pone de relieve que el volumen de carga combinada carretera-ferrocarril ha tenido ligeras fluctuaciones y se ha mantenido prácticamente estancado en una horquilla de 20 a 21 millones de toneladas anuales hasta 2006, experimentando una importante caída en los dos últimos años de la serie 2007 y 2008.

En cualquier caso, durante 2010, la DGTT ha comenzado a desarrollar la creación de un Observatorio de la Intermodalidad, por lo que es previsible que en ediciones futuras de esta memoria se podrá contar con información más precisa que la que continuación se presenta.

En función de la información representada en el siguiente gráfico hay que reseñar que, tras un largo período de crecimiento, entre 1999 y 2003, en los últimos años se ha invertido la tendencia y el tráfico combinado ha comenzado a descender, en la misma línea que lo ha hecho el tráfico ferroviario de mercancías.

En cualquier caso, el tráfico ferroviario combinado con la carretera es el tipo de transporte mayoritario con respecto al total del transporte ferroviario. Entre 1995 y 1998 este porcentaje descendió del 83,7% al 78,2%, desde entonces se mantuvo estable hasta que en 2005 volvió a superar el 80% del total de mercancía transportada por ferrocarril, para descender en los últimos dos años.

Gráfico 90 – Evolución del transporte combinado entre modo ferroviario y carretera (aproximación)



Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas de INE y estimaciones.

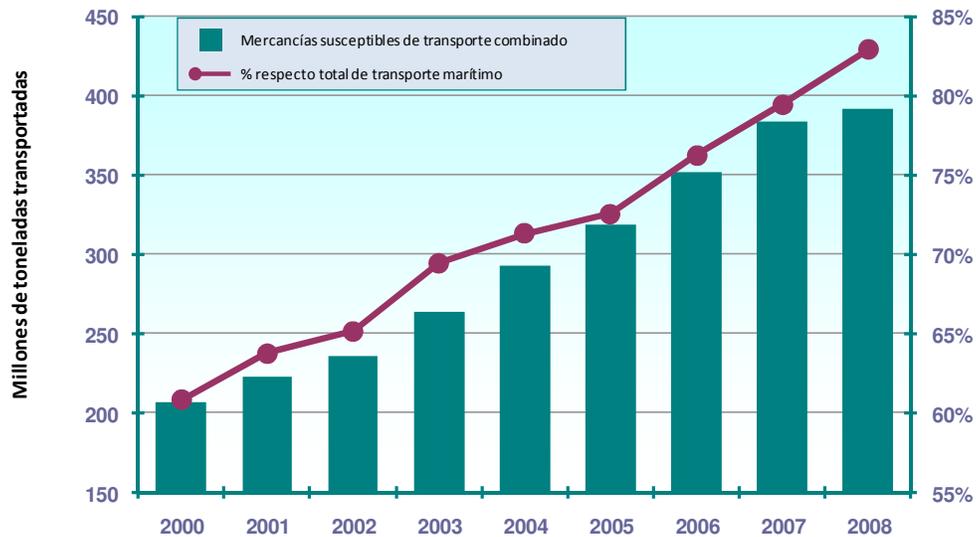
Los volúmenes de carga combinadas ferrocarril-carretera no han evolucionado como lo han hecho las mercancías transportadas por carretera. De hecho, los últimos datos disponibles presentan un descenso de las mercancías transportadas por ferrocarril, si bien estos datos son anteriores a la entrada de nuevos operadores privados en el sector ferroviario.

Tráfico marítimo intermodal

Las estadísticas de Puertos del Estado, desagregadas por tipo de mercancía, indican que el total de mercancías transportadas en este modo susceptibles de ser combinadas en transporte multimodal, ya sea por carretera o por ferrocarril (incluyendo mercancías en contenedor, mercancías en remolques y semirremolques -"ro-ro"- y carga general) alcanzaron los 391.6 millones de toneladas en el año 2008, con un crecimiento medio anual desde 2000 del 8,3%, lo que supone haber crecido de un modo muy próximo al que lo ha hecho el transporte de mercancías por carretera en el mismo período.

La proporción que las mercancías susceptibles de ser intercambiadas con la carretera representan con respecto a la totalidad del transporte marítimo ha ido aumentando progresivamente, pasando del 61% al 83%, lo que da una idea del crecimiento que este tipo de transporte está experimentando en los últimos años debido a una mayor integración entre el modo marítimo y el resto.

Gráfico 91 – Evolución del transporte intermodal entre modo marítimo y terrestre (aproximación)



Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas de Puertos del Estado

A diferencia del ferrocarril, el transporte intermodal terrestre-marítimo está experimentando un importante crecimiento, con unos ratios muy próximos a los que se dan en el transporte de mercancías por carretera.

Iniciativas para el fomento de la intermodalidad

El asunto de la intermodalidad en el transporte se encuentra asociado directamente al de las infraestructuras, habida cuenta de que sólo se concibe esta fórmula de actuación en la medida en que los medios físicos para la combinación de modos permitan mantener los niveles de servicio en cuanto a fiabilidad, velocidad, frecuencia y flexibilidad del transporte que actualmente mantiene la carretera.

Tanto para el ámbito de las mercancías como de los viajeros, la DGTT incluyó medidas en los planes PETRA y PLATA (y en sus correspondientes revisiones) para impulsar la intermodalidad, y posteriormente el PEIT ha querido darle un especial impulso al apostarse por configurar a nivel nacional una “red de redes”, impulso que se ve también confirmado a nivel regional con la definición y desarrollo de los diferentes Planes Regionales de Plataformas Logísticas e Intermodalidad

Además, fueron apareciendo distintas iniciativas como la constitución de órganos de representación de intereses en intermodalidad (SPC⁶ y UOTC⁷), iniciativas en formación como la Escola Europea del SSS, etc.

En su parcela de actuación, la DGTT realizó un estudio denominado “Plan de acción para la promoción del operador intermodal desde el sector del transporte de mercancías por carretera, dirigido a las empresas de transporte de mercancías por carretera, a fin de animarlas a apostar de manera más decidida por la intermodalidad.

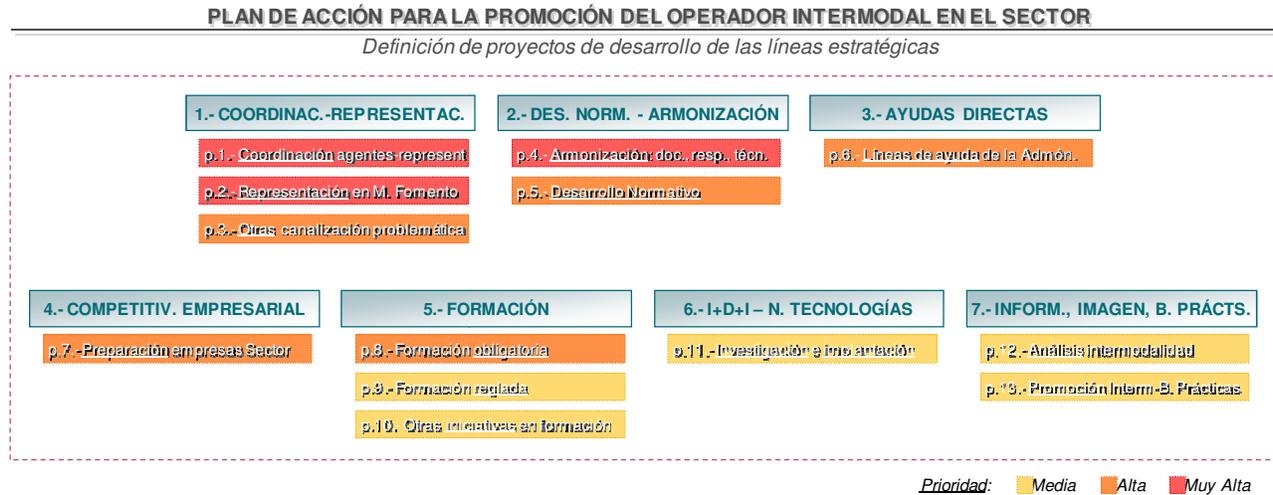
Para facilitar dicha apuesta, venciendo las resistencias iniciales del sector a valorar la intermodalidad como una verdadera alternativa y dejando de verla como una temible competencia, se ha acotado el alcance del estudio al transporte intermodal que plantea un “trasvase” (intermodalidad no obligada) de carga de la carretera a otros modos de forma que se produce una descongestión real de la carretera, sin que por ello el transportista de carretera resulte perjudicado en su negocio, sino todo lo contrario, pues amplía su servicio, alcance, capacidad de generar ingresos, diversificar riesgos, etc.

El Plan de Acción para la Promoción del Operador Intermodal DGTT pretende eliminar la temible imagen de competencia que tradicionalmente ha tenido la intermodalidad y presentar las ventajas que representa para el transportista de la carretera.

8 Shortsea Shipping Promotion Centre Spain (Asociación Española de Promoción de Transporte Marítimo de Corta Distancia).

9 Unión de Operadores de Transporte Combinado.

Figura 13 Esquema general del Plan de Acción para la Promoción del Operador Intermodal (DGTT, julio de 2007)



Adicionalmente la DGTT ha comenzado en 2010 a desarrollar un Observatorio del transporte ferroviario y ha previsto también la creación y el mantenimiento de un observatorio de intermodalidad terrestre- marítima.

En el año 2010 la DGTT ha iniciado los trabajos para desarrollar una herramienta que permita el seguimiento de los trasvases de mercancías entre los distintos modos de transporte, a través de la elaboración y análisis de los datos estadísticos disponibles sobre movimiento de contenedores,

en términos de TEUs y UTIs, en el entorno europeo y español.

Para ello se parte de un diagnóstico sobre la situación actual en cada uno de los tres modos de transporte involucrados, con el fin de identificar posibles soluciones a las ineficiencias técnicas, económicas y administrativas que puedan estar dificultando el normal intercambio modal de las mercancías, acarreado con ello el rechazo de la cadena intermodal por parte de los operadores de transporte a favor de alguno de los sistemas unimodales.

3.4.2 Sostenibilidad y medioambiente

En términos generales y de acuerdo con los criterios de la UE la política de transportes se orienta, en gran medida, a minimizar el impacto medioambiental y mejorar la eficiencia energética de cara a conseguir un sistema de transporte sostenible.

Esta premisa afecta especialmente al transporte por carretera, ya que se trata del modo cuyo impacto en la congestión de las infraestructuras y el medioambiente tiene una mayor visibilidad ante la sociedad, que cada vez se muestra más sensibilizada respecto a este tema.

Los agentes del sector, con carácter general, están dando respuestas, habiendo mostrado una creciente sensibilización en estos aspectos. Una prueba de esta sensibilización es la progresiva generalización que la certificación de sistemas de gestión medioambiental está teniendo entre las empresas del sector.

La consecución de un transporte por carretera más sostenible y respetuoso con el medioambiente requiere la ejecución de medidas en ámbitos como:

- La eficiencia energética: a través de la reducción en la antigüedad del parque de vehículos y de la optimización en la gestión de las flotas, gracias a las mejoras que la tecnología ha ido incorporando a la oferta de vehículos de transporte.
- La formación de los profesionales del transporte en criterios de medioambientales.
- La asignación razonable de los costes externos del transporte a los verdaderos beneficiarios de las infraestructuras.

En los últimos años, la sensibilización de los agentes del sector se ha puesto de manifiesto en una progresiva generalización de las certificaciones en sistemas de gestión medioambiental y en la inversión en vehículos dotados de tecnologías más eficientes y menos contaminantes.

Edad-antigüedad del parque de vehículos

La antigüedad del parque de vehículos incide directamente en la eficiencia energética y en el respeto al medioambiente, habida cuenta que la adopción de tecnologías más limpias por parte de los fabricantes de vehículos a las gamas que ofrecen al mercado, reducen los impactos en el medioambiente y mejoran la sostenibilidad energética del sector.

Bajo estas consideraciones, y según se concluye en los apartados 3.1 y 3.2 de esta memoria, hay que señalar que la flota de transporte por carretera en España ha experimentado un progresivo rejuvenecimiento en las últimas décadas, lo que supone que la inmensa mayoría de los vehículos que actualmente operan en el mercado del transporte de mercancías y en el ámbito de viajeros, incluyen motores “Euro” con tecnologías adaptadas a las normas de emisiones de la UE.

No obstante las conclusiones difieren en función de los dos subsectores. En este sentido, la edad media del parque de autobuses en España es significativamente superior a la que presentan los vehículos pesados de mercancías. En 2008, según las estadísticas de la Dirección General de Tráfico, la edad media de los autobuses españoles era de 10,1 años muy superior a la de los camiones en sus diversas modalidades.

No obstante, hay que tener en cuenta lo que se cita en el apartado 3.1.2 de esta Memoria sobre la antigüedad de los autobuses, donde se pone manifiesto que durante las dos últimas décadas la proporción de autobuses de más de 11 años se ha ido reduciendo a un ritmo anual del 1,7%,

habiendo tenido varias oscilaciones (una tras la crisis económica desencadenada después de 1992 y otra durante el período 1998 a 2002). A partir del 2003 la proporción se reduce muy drásticamente, a un ritmo superior al 4% y a partir de 2007 se estanca.

En relación a la antigüedad del parque de vehículos de carga, según se desprende del análisis incluido en el apartado 3.2, las edades medias de la flota difieren significativamente en función de la clase de vehículo y del tipo de servicio al que se hace referencia. En este sentido hay que señalar lo siguiente:

- Los vehículos pesados destinados al transporte público de mercancías presentan ratios por encima de los que se presentaban años atrás, concretamente 6,4 años en cabezas tractoras y 9,3 en vehículos rígidos) y presentan una clara tendencia a disminuir desde hace años.
- Dichos ratios se elevan respectivamente a 9,4 años (tractoras) y 11,0 años (rígidos) cuando su destino es el transporte privado, presentando, por el contrario, una tendencia a aumentar.
- En el caso de la flota de vehículos ligeros, que es a su vez la más numerosa, el ratio oscila entre 8,1 años cuando se habla de servicio público, y llega hasta los 11,3 años en el transporte privado, y su tendencia es también a ir aumentando.

En el ámbito del autobús y en el de los vehículos pesados de mercancías de servicio público existe una clara tendencia a la disminución de la edad media de la flota que en los últimos dos años se ha visto estancada e incluso invertida, preludiando quizás la etapa de recesión económica que se ha desencadenado.

Costes externos del transporte

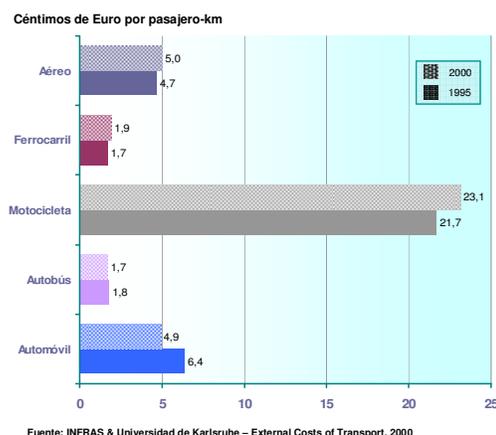
Desde el punto de vista de una asignación eficiente de los recursos, los efectos externos distorsionan el mercado, ya que son costes que no se incorporan al precio del producto o del servicio.

La cuantificación económica de las externalidades resulta compleja, ya que implica valorar una actividad que no tiene precio de mercado al no ser comercializable. En un estudio realizado por la Universidad de Karlsruhe (Alemania) en el que se estimaban los costes externos generados por los diversos modos de transporte, se calculaba que, en el caso de España y para el año 2000, el coste externo medio por pasajero-km en el transporte por carretera ascendía a 4,93 céntimos de euro. Mientras que para el automóvil privado este coste alcanzaba un importe de 4,90 céntimos de Euro por pasajero-km, las externalidades negativas asociadas al transporte en autobús se situaban en 1,7 céntimos de euro por pasajero-km.

Sin embargo, los datos medios para España sitúan al transporte de viajeros por carretera en mejor situación que el transporte aéreo (cuyo ratio medio era de 5,03 céntimos de euro por pasajero-km). Y en todo caso hay que destacar que el medio con menos impactos externos es el autobús cuyo ratio se sitúa en 1,70 céntimos pasajero-km, la tasa más baja incluso por debajo del ferrocarril, cuyo coste se estima en

1,94 céntimos pasajero-km. Si como se ha venido defendiendo desde diversos ámbitos y de forma reiterada, el ferrocarril es el modo que menor impacto en costes externos tiene, la única explicación de que en España presenten un ratio superior al autobús hay que buscarla en los reducidos coeficientes de ocupación que el ferrocarril alcanza en nuestro país.

Gráfico 92 – Estimación de los costes externos por modos de transporte



En cuanto al transporte de mercancías, el modo aéreo era el que más externalidades generaba, concretamente una media de 26,4 céntimos de euro por Tn-km, y el ferrocarril el que menos, con apenas 1,9 céntimos de euro por Tn-km

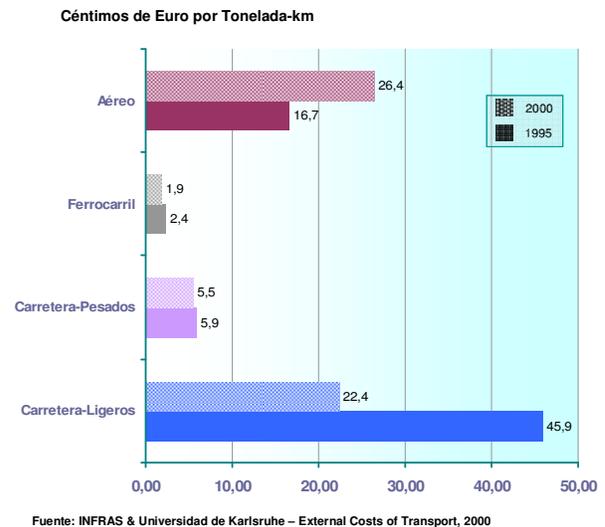
En el caso del transporte de mercancías por carretera, la media agregada superaba el coste de 9,0 céntimos de euro por Tn-km, sin embargo, existe una gran diferencia entre el transporte realizado por vehículos pesados y el que se lleva a cabo en vehículos ligeros. En el mencionado estudio se estimaba que el transporte ligero generaba un promedio de 22,4 céntimos de euro por Tn-km, mientras que el pesado tan sólo alcanza una tasa de 5,5 céntimos de euro, lo cual es razonable si se considera que el reparto de los costes se efectúa entre un volumen de carga mucho mayor.

No obstante resulta destacable que el transporte ligero de mercancías haya reducido a la mitad su impacto con relación al año 1995, según se comprueba en el gráfico adjunto.

En comparación con la primera edición que tuvo este estudio en 1995, el coste medio externo se redujo en un 20% en el transporte de viajeros por carretera. En el transporte específico con autobús esta reducción fue más modesta, ya que sólo alcanzó el 5%, si bien sus ratios ya eran de por sí reducidos. Para el transporte de mercancías por carretera la reducción a nivel general del coste medio externo fue de un

2,6%, sin embargo, como ya se ha señalado, resulta destacable que los costes generados por vehículos ligeros se redujeron a la mitad.

Gráfico 93 – Estimación de los costes externos por modos de transporte (mercancías)



Según el estudio de la Universidad de Karlsruhe, la mayor parte de los costes externos del transporte de viajeros por carretera tienen su origen en el vehículo privado y en las motocicletas. El impacto del transporte en autobús en España es incluso inferior al del ferrocarril

En el transporte por mercancías, el transporte en vehículos ligeros ocasiona mayores costes externos que en los pesados, aunque se ha reducido significativamente el impacto con relación al primer estudio realizado en 1995.

3.5 Seguridad y tacógrafo digital

La seguridad en el transporte por carretera ha sido un tema sobre el que tanto las instituciones comunitarias como la Administración española han realizado grandes esfuerzos en los últimos años, tanto desde el punto de vista normativo como de actuaciones inspectoras. Dado el impacto que tiene el transporte por carretera en la actividad del resto de los sectores económicos, la consecución de un sector más seguro no sólo mejorará las condiciones sociales de sus trabajadores, sino que reducirá la siniestralidad y el riesgo para toda la comunidad en general, dado que la red de transporte es común (usuarios particulares y transportistas comparten las infraestructuras viarias).

La normativa europea que se ha desarrollado sobre la materia durante los últimos años se ha centrado en dos aspectos fundamentales:

- La armonización de las condiciones sociales en el sector, más concretamente, sobre los tiempos de conducción y descanso.
- La inspección y el seguimiento mediante la introducción del dispositivo de control (tacógrafo) en el sector de los transportes por carretera.

En los últimos años se han producido dos hechos relevantes para la consecución del objetivo de incrementar la seguridad en el sector:

- Por un lado, la obligatoriedad del tacógrafo digital en los nuevos vehículos de transporte de mercancías y viajeros, sustituyendo al tacógrafo analógico.
- Por otro, el establecimiento de una regulación efectiva de los tiempos de conducción y descanso para los profesionales del transporte por carretera (Reglamento CE 561/2006) cuya trasposición al ordenamiento jurídico español se ha hecho efectiva en 2007.

Además de lo anterior habría que añadir la próxima entrada en vigor de la Directiva 2003/59/CE, sobre formación y cer-

tificación de aptitud profesional, aspecto al que se ha hecho referencia en el apartado 3.3.3.

Complementariamente, las Administraciones españolas, coordinadas por el Ministerio de Fomento y en el caso del transporte por carretera, por la DGTT, no sólo se han limitado a realizar una mera incorporación de las normas comunitarias (seguridad pasiva). A través de los Planes PETRA y PLATA, y sus correspondientes revisiones, y del PEIT se han planteado medidas para “incrementar la seguridad desde un punto de vista integral, en todos los modos y en todo el proceso”. Entre las medidas que la Administración ha estado desarrollando se pueden citar las siguientes:

- El apoyo a la renovación y mantenimiento de las flotas mediante incentivos fiscales para la compra de vehículos más seguros, la financiación a través del ICO, el favorecimiento de las fórmulas del renting y el leasing como medios de financiación, como el Plan VIVE, etc.
- La aprobación de la ORDEN FOM/734/2007, de 20 de marzo por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías, mediante la que se introducen nuevas normas de ordenación en el sector que propician la **renovación de la flota** destinada a dicha actividad, en una clara apuesta por la seguridad vial y el medio ambiente
- La difusión de las causas y estadísticas de accidentalidad.
- La concienciación de la importancia de la seguridad vial en el transporte profesional.

En este apartado se van a exponer los aspectos más relevantes que conciernen a los tiempos de conducción y descanso y al tacógrafo digital, además de analizar cuáles han sido las infracciones más comunes que se han puesto de manifiesto en las inspecciones a profesionales del sector y cómo ha evolucionado la siniestralidad en los últimos años.

3.5.1 Tiempos de trabajo y Tiempos de conducción y descanso

Tiempos de trabajo

El establecimiento de unas orientaciones en el ámbito comunitario sobre los tiempos de trabajo se realizó a través de la Directiva 2003/88/CE del PE y del Consejo, de 4 de noviembre de 2003, sobre determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo. Sin embargo, aunque su ámbito de aplicación también incluye al transporte por carretera, en este sector prevalecen las normas específicas del Reglamento 561/2006, que se detalla más adelante en esta sección, y la Directiva 2002/15/CE relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

La trasposición al ordenamiento español de la Directiva 2002/15/CE, más conocida como Directiva europea de

Tiempos de trabajo, se llevó a cabo durante 2007. Entre los aspectos que regula se encuentran: la duración de jornada de trabajo, la duración media de la jornada de trabajo en periodos de referencia inferiores al año, la distribución irregular de la jornada de trabajo a lo largo del año, la limitación del trabajo nocturno o el tiempo trabajado para más de un empresario. A su vez incorpora a nuestro régimen legal del tiempo de trabajo en el sector del transporte por carretera, que se encontraba en el RD 1561/1995, los conceptos de tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia, según establece la citada Directiva.

Tiempos de conducción y descanso

Los primeros pasos que se dieron por parte de las instituciones comunitarias para establecer una normativa común que regulara los tiempos de conducción y descanso se remontan al Reglamento CEE 3820/85 sobre armonización de disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

El 15 de marzo de 2006 se publicó el Reglamento (CE) 561/2006, que derogaba el Reglamento anteriormente citado, y que establece la regulación definitiva en el sector del transporte por carretera a nivel comunitario, y cuya entrada en vigor se produjo el 11 de abril de 2007. La norma española que transpone este Reglamento es el RD 640/2007, que establece la obligatoriedad de las normas comunitarias sobre tiempos de conducción y descanso desde el 18 de mayo de 2007.

Esta norma define y delimita los periodos de conducción diaria, semanal, bisemanal, así como los periodos de interrupción de la conducción durante la jornada, el descanso diario y el semanal.

En síntesis, la regulación viene a establecer las siguientes pautas obligatorias:

- **Conducción ininterrumpida:** se establece la obligación de realizar una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos tras un periodo de conducción de cuatro horas y media. Esta pausa se puede sustituir por una pausa de al menos 15 minutos seguida de otra de al menos 30 minutos, intercaladas en el periodo de conducción anteriormente citado.

3.5.2 Infracciones y siniestros

La labor de inspección que llevan a cabo tanto la Administración General del estado como las Comunidades Autónomas y las distintas fuerzas de seguridad, se plasma en la realización de una serie de controles y en la identificación de infracciones en el sector del transporte por carretera.

Durante 2009, los Servicios de Inspección de la Administración General del Estado y de las Comunidades Autónomas realizaron un total de 915.720 inspecciones (274.979 la primera y 640.741 las segundas). A estos controles hay que añadir los efectuados en carretera, a excepción de los datos de controles de Policía Autónoma Vasca, por parte de la Guardia Civil de Tráfico (2.677.872 actuaciones), los Mossos d'Esquadra (458.717) y la Policía Foral de Navarra (133.49). De forma que se totalizaron un total de 4.185.358 jornadas controladas en España durante 2009, lo que superó de forma significativa el mínimo establecido por la normativa comunitaria.

Dentro del montante total de controles efectuados durante el año 2009, se detectaron un total de 5.199. Las Comunidades

- **Conducción diaria:** el tiempo máximo de conducción diario no puede exceder de 9 horas, salvo en dos ocasiones a la semana en que se puede llegar a las 10 horas.
- **Conducción semanal:** el tiempo de conducción semanal no puede superar las 56 horas, entre las 00.00 horas del lunes y las 24.00 horas del domingo.
- **Conducción bisemanal:** el tiempo de conducción en dos semanas consecutivas no puede exceder de 90 horas.
- **Descanso diario:** por norma general debe de ser de al menos 11 horas al día, sin embargo se permiten hasta tres periodos de descanso reducidos, de entre 9 y 11 horas, entre dos periodos de descanso semanales.
- **Descanso semanal:** tiene que comenzarse antes de que se hayan concluido seis jornadas consecutivas de 24 horas desde el final del anterior periodo de descanso semanal. El periodo de descanso semanal normal comprende un mínimo de 45 horas de descanso ininterrumpidas. Entre las excepciones se recoge la posibilidad de realizar periodos de descanso reducidos, de entre 24 y 45 horas, que se deberán compensar con periodos de descanso adicional.

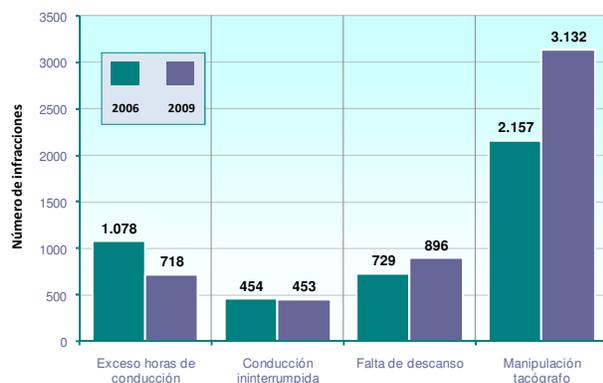
Con fecha 10 de julio se adoptó el Real Decreto 1163/2009, de por el que se modifica el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera, específicamente en el transporte de ámbito insular.

Autónomas estuvieron especialmente activas a la hora de detectar infracciones, ya que el 75% de las mismas, es decir 3.892, fueron detectadas por organismos de inspección autonómicos, mientras que las infracciones detectadas por la Administración Central representaron un 25% del total (1.307).

Las infracciones detectadas se clasifican en función de cuatro categorías: exceso de horas de conducción, conducción ininterrumpida, falta de descanso y faltas del tacógrafo.

Las faltas más comunes son las relacionadas con el tacógrafo, que con 3.132 supusieron el 60% del total, seguidas por la falta de descanso con 896 infracciones y el 17% sobre la totalidad. Del resto de infracciones, las relacionadas con el exceso de horas de conducción alcanzaron las 718, un 14%, y las de conducción ininterrumpida fueron 453, es decir, un 9%.

Gráfico 94 – Evolución de las infracciones en función de su categoría



Fuente: DGT – Observatorio social del transporte por carretera, 2009 y 2006

Comparando los datos entre 2006 y 2009, se observa que las infracciones por exceso de horas de conducción se redujeron en un 33% y las relativas a conducción ininterrumpida han permanecido prácticamente planas. Por el contrario, las infracciones relacionadas con el tacógrafo crecieron un 45% mientras que las referentes a la falta de descanso lo hicieron en un 22%.

Las faltas relacionadas con el tacógrafo son las infracciones que más se repiten en el sector y que más crecimiento han experimentado.

El Observatorio social del transporte por carretera recoge los datos que ofrece la Dirección General de Tráfico sobre accidentalidad, haciendo referencia al número de vehículos

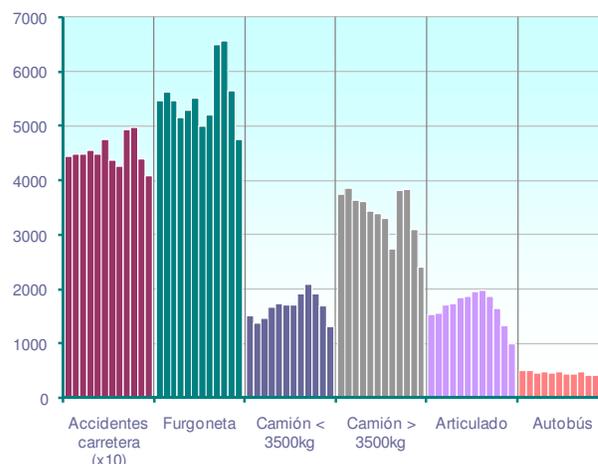
3.5.3 El tacógrafo digital. Implantación y control

A través del Reglamento 3821/85, la entonces Comunidad Económica Europea inició la regulación a nivel comunitario de las características y usos de los elementos de control en transporte por carretera, dispositivos conocidos como tacógrafos. A lo largo de los años, los tacógrafos analógicos han evolucionado tecnológicamente desde unidades de funcionamiento mecánica a dispositivos electrónicos, si bien, todos ellos susceptibles de manipulación por parte de los usuarios.

Con el Reglamento 1360/2002, que sustituyó al anteriormente citado, se introdujo la figura del nuevo tacógrafo digital. Y el Reglamento (CE) 561/2006 fijó el 1 de mayo de 2006 como fecha límite para la incorporación del tacógrafo digital en los nuevos vehículos en circulación. Sin embargo, para el caso de España, la Orden Ministerial FOM/1190/2005, de 25 de abril de 2005, adelantó esta fecha en España al 1 de enero de 2006. La transposición de la norma comunitaria a la ordenación española se realizó mediante el RD 640/2007, de mayo de 2007, en que se estableció a su vez un calendario para la progresiva implantación del tacógrafo digital en el parque de vehículos de transporte por carretera.

involucrados en accidentes de carretera entre 1998 y 2009, según se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico 95 – Accidentalidad entre 1998 y 2009. Número de accidentes (x10) con al menos un vehículo de transporte implicado y total de vehículos implicados por tipo



Las conclusiones globales que se pueden obtener de estas estadísticas indican una tendencia continuada a la reducción de los accidentes entre 1998 y 2005, que se rompe en los ejercicios 2006 y 2007 donde se produce un aumento de la siniestralidad, y que vuelven a descender en los dos últimos ejercicios 2008 y 2009.

En cualquier caso se observa que el tipo de vehículo que más siniestralidad genera es la furgoneta y que los vehículos pesados articulados y los autobuses presentan con carácter general las tasas más bajas de siniestralidad.

A nivel general, y teniendo en cuenta la existencia de excepciones¹⁰, la instalación y uso del tacógrafo digital es obligatoria desde el 1 de enero de 2006 para todos los vehículos nuevos que realicen en el interior en España o por el territorio de la Unión Europea transporte de mercancías con peso máximo autorizado, incluyendo el de remolques o semirremolques, superior a 3,5 toneladas y todos los vehículos destinados al transporte de viajeros que puedan transportar a más de 9 personas, incluido el conductor.

La introducción del tacógrafo digital pretende aprovechar las ventajas que ofrecen los desarrollos tecnológicos actuales y aplicarlos en una mejor grabación de tiempos y velocidades. Además de dificultar la modificación ilegal de los datos, el tacógrafo digital mejora el control de los tiempos de conducción para los cuerpos encargados de la inspección y control. Todas estas medidas deben incidir en una mejora en los aspectos relativos a la seguridad en las carreteras, además de hacer posible un mejor cumplimiento de la legislación laboral (exceso horas de conducción, conducción ininterrumpida, etc.) y de establecer de un marco competitivo estable entre operadores (mayor transparencia).

10 Excepciones establecidas en el artículo 4º del Reglamento 3.820/85, en el artículo 2º del R.D. 640/2007, de 18 de mayo y el R.D.1163/2009, de 10 de julio.

Funcionamiento

Desde el punto de vista práctico, el tacógrafo digital está formado por una unidad de vehículo, de aspecto similar al tacógrafo analógico, un sensor y las tarjetas de tacógrafo. Estas tarjetas han sustituido a los discos tacógrafo y almacenan la información referente a tiempos y velocidades de conducción en un chip prácticamente imposible de manipular. Existen cuatro tipos de tarjetas que intervienen durante todo el proceso:

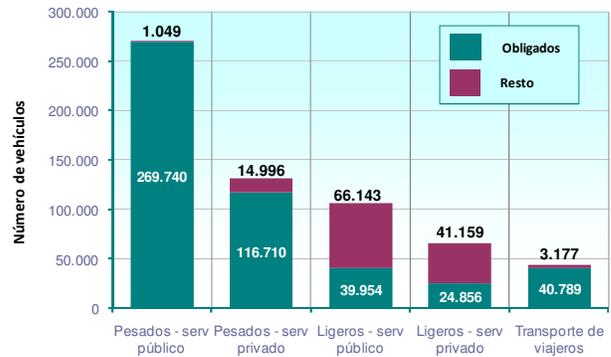
- Tarjeta de conductor: identifica al conductor y almacena datos de su actividad durante al menos los últimos 28 días de actividad (31 para tarjetas emitidas en España).
- Tarjeta de empresa: identifica a la empresa y permite visualizar, imprimir y transferir la información almacenada en el tacógrafo, así como activar y desactivar el bloqueo del tacógrafo. Los transportistas autónomos también tienen que solicitarla.
- Tarjeta de control: identifica al organismo de control (cuerpos de seguridad del Estado o inspectores de las Comunidades Autónomas) y a la persona que realiza el control. Sin esta tarjeta no se pueden realizar controles sobre las actividades de los conductores.
- Tarjeta de centro de ensayo (tarjeta de taller): identifica al titular del centro y permite probar, activar, calibrar y transferir datos del tacógrafo digital, así como transferir datos registrados en el mismo. Sin una tarjeta de centro de ensayo no es posible activar ni calibrar tacógrafos.

La información que capta el sensor y se transmite a la unidad del vehículo se encuentra encriptada para no poder ser interceptada ni modificada; del mismo modo, la información entre las tarjetas y el tacógrafo también está encriptada. El tacógrafo digital es capaz de registrar cualquier intento de modificación de este sistema, además de permitir a las em-

presas aplicar esa tecnología en otros aspectos, como puede ser la optimización en la gestión de flotas.

A finales de 2009, el parque de vehículos autorizados en España obligados a llevar tacógrafo digital, de acuerdo con la información del Observatorio social de la DGTT, ascendía a 492.049, siendo 451.260 de transporte de mercancías y 40.789 de viajeros. En el siguiente cuadro se recoge el detalle de los vehículos de mercancías obligados a llevar tacógrafo digital según tipo de autorización.

Gráfico 96 – Reparto de vehículos de transporte por carretera obligados a llevar tacógrafo digital, a 31/12/2009



Fuente: DGTT– Observatorio social del transporte por carretera, 2009

En lo que respecta a las empresas, en 2009 existían 127.800 empresas de transporte de mercancías que tenían obligación de llevar instalados tacógrafos en sus vehículos, mientras que en el segmento de viajeros el número de empresas ascendía a 3.739.

3.6 Funcionamiento del mercado: transparencia y competencia

Varias de las medidas que se aprobaron en los acuerdos sectoriales alcanzados en el mes de junio de 2008 entre los departamentos de transporte de mercancías y de viajeros del Comité Nacional de Transporte por Carretera y la Administración General del Estado (acuerdos con toma de conocimiento del Consejo de Ministros publicitado por Órdenes de Presidencia 1664/2008 y 1773/2008 de 13 y 20 de junio respectivamente) estuvieron presididas por una idea central: la necesidad de mejorar las condiciones de transparencia y competencia en el sector. Entre ellas cabe destacar las siguientes:

- La necesidad de reforzar la capacidad de negociación mercantil del sector : mediante la fijación obligatoria de intereses de demora en los contratos y actualización automática del precio de los contratos.

3.6.1 *Códigos de buenas prácticas*

Para hacer posible que el proceso de modernización y mejora competitiva del sector del transporte por carretera sea rápido y efectivo, desde la Administración hay conciencia de la importancia en identificar y difundir aquellas buenas prácticas que mejoren el desempeño en el sector. Este conjunto de buenas prácticas deberían constituir un referente para los agentes del sector.

Los aspectos más decisivos a la hora de establecer las buenas prácticas son tales como la transparencia en información en las relaciones comerciales, el cumplimiento de la normativa (laboral, social, etc.), la calidad y el respeto al medio ambiente, o aquellas referentes a la contratación del servicio propiamente dicha.

A través de la observancia y cumplimiento de las mismas se debería crear un clima de mayor colaboración entre empresas y clientes. En este sentido, a finales del año 2000 el Comité Nacional del Transporte por Carretera y asociaciones de empresas cargadoras (AECOC, AEUTRANSMER y TRANSPRIME) acordaron un Código de Buenas Prácticas Mercantiles en la contratación de transportes de mercancías por carretera, cuya adhesión es voluntaria y pretende convertirse en un instrumento que facilite las relaciones contractuales en el transporte de mercancías por carretera, a la

3.6.2 *Juntas arbitrales*

La L.O.T.T. y su Reglamento establecieron la creación de Juntas Arbitrales con el objetivo de resolver las reclamaciones de carácter económico-mercantil relacionadas con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y de actividades auxiliares y complementarias. De esta forma la Administración pretendió dotar de un mecanismo gratuito de protección y defensa a los agentes que intervienen en el transporte.

En este sentido hay que apuntar que se han creado Juntas Arbitrales en todas las Comunidades Autónomas y en las dos ciudades autónomas. Su competencia territorial está determinada por el lugar de origen o de destino del transporte de que se trate, el lugar de celebración del contrato o el lugar acordado por las partes.

- La idea de favorecer la transparencia del mercado en los precios de combustibles.
- La elaboración y la ejecución de los Planes de Inspección con participación del Comité Nacional del Transporte por Carretera, en los que se priorizaría la función ordenadora de la actividad inspectora.
- El desarrollo de un plan específico de investigación de las posibles prácticas constitutivas de competencia desleal.

En este apartado se pretende abordar el funcionamiento del mercado del transporte por carretera a través del análisis de varios ámbitos de actuación: una referencia a los códigos de buenas prácticas, la actividad de las Juntas Arbitrales del Transporte, los planes de inspección y las iniciativas en materia de certificación de calidad.

vez que proporcione mayor transparencia y seguridad jurídica.

En el citado código se establecen 10 principios básicos que han de regir las relaciones mercantiles en la contratación del transporte y que se relacionan a continuación:

- Reconocimiento de los componentes de partida.
- Eficiencia en el servicio y distribución de ventajas entre las partes.
- Documentación y cumplimiento de pactos entre las partes.
- Reciprocidad (prestaciones vs. contraprestaciones).
- No discriminación.
- Transparencia.
- Interacción.
- Calidad en la realización de los servicios de transporte y eliminación del intrusismo.
- Arbitraje y legalidad.

Asimismo el código establece reglas sobre los acuerdos contractuales, propugnando la estandarización de los contratos.

La normativa establece que las Juntas Arbitrales tienen competencia exclusiva, salvo pacto contrario de las partes, en todos aquellos conflictos cuya cuantía económica no supere 6.000 euros. En caso de que la cuantía de la reclamación supere dicha cantidad, ambas partes tendrían que aceptar previamente su sometimiento a la actuación de la Junta.

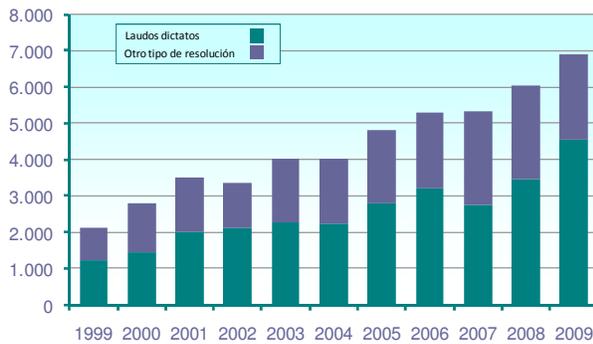
El funcionamiento de las Juntas pretende ser ágil y efectivo. En este sentido, la reclamación debe ser realizada por escrito, y estar basada en fundamentos del Derecho, y presentada ante la correspondiente Junta, quien dará traslado a la parte contraria junto con la citación para el Acto de la Vista. Una vez celebrado éste, se emite el Dictamen del Laudo que, según los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, tiene valor de sentencia judicial y efectos idénticos sobre la cosa juzgada.

Desde 1999, el protagonismo de las Juntas Arbitrales en la resolución de conflictos en el sector ha aumentado progresivamente. El total de demandas planteadas en el año 2009 fue de 11.128, lo que equivale a multiplicar casi 5 veces las que se plantearon en 1999. Pero además cabe señalar que no todas las demandas presentadas terminan con el dictamen de un Laudo, ya que las Juntas Arbitrales se han convertido

también en un lugar de encuentro para lograr una resolución negociada del conflicto comercial, traduciéndose en menores costes en tiempo y dinero para los intervinientes, con la consiguiente mejora en la transparencia y competitividad de la actividad. De las 6.891 demandas resueltas por las Juntas Arbitrales en 2009, un 66% se resolvieron mediante Laudos Arbitrales y el 34% tuvieron otra forma de resolución

La Junta Arbitral de Transporte es el órgano institucional que sustituye a los Juzgados y Tribunales ordinarios en las reclamaciones de menos de 6.000 euros, por lo que el Laudo de la Junta sustituye a la sentencia judicial.

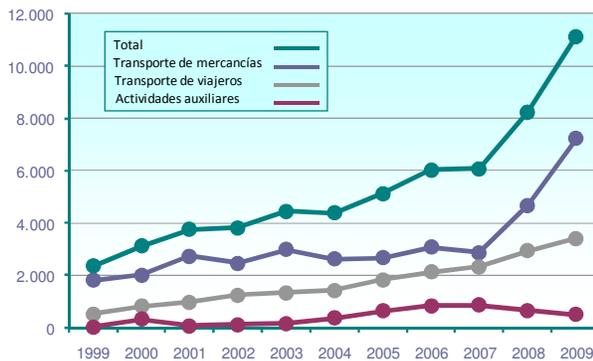
Gráfico 97 – Demandas resueltas por Juntas Arbitrales 1999-2009



Fuente: Ministerio de Fomento - DGT

En cuanto a la tipología de las demandas presentadas en 2009, el 65% se refiere a disputas por contratos de transporte de mercancías, el 31% corresponde a contratos de transporte de viajeros y el 4% restante a contratos de actividades auxiliares. En los últimos años las demandas correspondientes a los dos primeros tipos de contrato han tenido una importancia creciente, mientras que las relativas a las actividades auxiliares presentan una disminución.

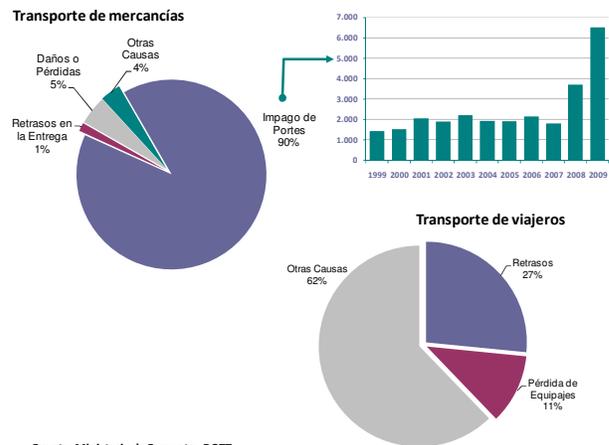
Gráfico 98 – Evolución de las demandas presentadas 1999-2005 en función de su tipología



Fuente: Ministerio de Fomento - DGT

Atendiendo a las causas por las que se presentan las demandas en el transporte de mercancías, el impago de los portes representaba en 2009 la práctica totalidad, con el 90% de las demandas. En relación con este tipo de litigios hay que señalar que, después de una larga serie de años en que se mantuvieron estables e incluso presentaron una tendencia ligeramente decreciente, en los años 2008 y 2009 se han incrementado de una forma muy acentuada con unos incrementos interanuales del 105% y el 76%, respectivamente. Este hecho es indicativo del posible deterioro de la liquidez y la solvencia del mercado como resultado de la recesión económica general. Por otra parte, las demandas por daños y pérdidas y las referentes a otras causas han disminuido su importancia relativa y en 2009 representaron un 5% y un 4% del total respectivamente. Las quejas presentadas sobre retrasos en la entrega representan una proporción prácticamente marginal con apenas un 1%.

Gráfico 99 – Causas de las demandas (2009)



Fuente: Ministerio de Fomento - DGT

Respecto al transporte de viajeros, las demandas por retrasos suponen alrededor del 27% del total, si bien se han visto incrementadas en los últimos años en un 12% de media anual (período 2005-2009), las referentes a pérdidas de equipajes van reduciéndose y en 2009 supusieron el 11%. En cambio las quejas debido a otras causas son cada vez más importantes y representan el 62% de las demandas

3.6.3 Campañas de inspección

La L.O.T.T. estableció la necesidad de elaborar planes de inspección para que los servicios competentes de la Administración desempeñaran actuaciones prioritarias con respecto a las infracciones que en cada momento tuvieran una mayor incidencia e implicasen una mayor perturbación en la ordenación del transporte por carretera.

Es por ello que el Plan de Inspección del Transporte por Carretera se elabora de forma anual con la participación de los servicios de inspección de las Comunidades Autónomas, habida cuenta de la delegación de determinadas competencias en su favor, de las fuerzas encargadas de vigilancia del transporte en carretera y de otros agentes que cuentan con conocimiento y experiencia en el sector, como el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

En los acuerdos alcanzados en junio de 2008, entre la Administración General del Estado y el Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera, se adoptó la medida de participación de dicho Comité en la elaboración y ejecución de los Planes de Inspección. A tales efectos mantuvieron reuniones con el Comité Nacional del Transporte por Carretera, con las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en vías interurbanas y con los responsables de Inspección de todas las Comunidades Autónomas.

Por tanto, su contenido es consensuado con los responsables de la ordenación del transporte por carretera, tanto a nivel estatal como autonómico e incluye la participación de otros agentes, que se ha considerado absolutamente indispensable, por la aportación que al mismo pueden hacer, como consecuencia del conocimiento

y experiencia que del sector tienen. Así se han recogido en el Plan Nacional de Inspección para el año 2010, las observaciones y recomendaciones formuladas por el Comité Nacional del Transporte por Carretera, como órgano representativo de las Asociaciones profesionales que conforman el sector, y por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte en carretera (Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Mossos d'Esquadra, Policía Foral de Navarra y Ertzaintza) cuya experiencia siempre supone una apreciable mejora para la planificación inspectora.

El Plan ha sido elevado a la Comisión de Directores Generales de Transporte en la reunión celebrada en Madrid el día 3 de diciembre de 2009.

El control del cumplimiento de la normativa en materia de transporte por carretera, constituye el pilar fundamental de las funciones atribuidas a la Inspección del Transporte Terrestre, para conseguir los fines que le han sido encomendados.: Un correcto control del transporte por carretera, es elemento indispensable para fomentar el cumplimiento de las normas y debe estar dirigido, no solo a las empresas del sector, sino a todos aquellos otros usuarios directamente relacionados con la actividad.

Por otra parte, el sector del transporte por carretera, no es ajeno al descenso de la actividad económica que, con carácter general, está sufriendo nuestro país y que puede provocar, de mantenerse la misma flota de vehículos, un exceso de oferta que puede dar lugar a la aparición o intensificación de determinadas conductas anómalas que traten de reducir costes de manera ilícita o fraudulenta.

En el actual contexto económico de descenso de la actividad, resulta obligatorio reforzar las medidas de control, de lucha contra la economía sumergida y contra la competencia desleal en el sector.

Otro objetivo del Plan Nacional de Inspección, es seguir con la potenciación e incorporación de nuevas tecnologías a la actuación inspectora que aumente su calidad y eficacia. Con la implantación del tacógrafo digital se dotó a los Servicios de Inspección tanto del Estado como de las Comunidades Autónomas de herramientas y programas informáticos que permitieron conocer la actuación de las empresas por lo que a los tiempos de conducción y descanso de sus conductores se refiere, y que es necesario incrementar o mejorar en el futuro.

En esta misma línea, por parte de la Dirección General de Tráfico, se han implantado nuevos terminales de mano que facilitan la actuación de la Agrupación de

Tráfico de la Guardia Civil. Todo esto, va a suponer una modernización relevante en la actuación inspectora de los próximos años.

Con el fin de dar cumplimiento a todos estos objetivos y otros muchos en materia de adaptación a la normativa, de actuación uniforme de las administraciones inspectoras, de acuerdos internacionales (como el Acuerdo Eurocontrol-Route en el que participan la mayor parte de los países europeos de nuestro entorno), etc., las campañas de control del Plan de Inspección 2010 se centrarán de forma prioritaria en las áreas que se resumen en la siguiente figura:

Figura 14 – Áreas de actuación prioritaria del Plan de Inspección 2010

1	2	3	4	5	6	7
Control sobre la realización de servicios de transporte público al amparo de la correspondiente autorización	Control de la realización de transporte público de mercancías al amparo de autorizaciones de transporte privado	Control sobre empresas de transporte de mercancías que no han efectuado el visado de sus autorizaciones en el año 2010	Excesos de peso	Manipulaciones del tacógrafo y del limitador de velocidad	Control de tiempos de conducción y descanso	Control sobre el transporte de mercancías peligrosas
8	9	10	11	12	13	
Transporte realizado por no residentes	Control de transporte de escolares y de menores	Control del cumplimiento de las condiciones esenciales de las concesiones en los servicios regulares de viajeros	Control de conductores de terceros países	Inmovilización de vehículos	Seguimiento y resultados del Plan	

3.6.4 Certificaciones, calidad y mejoras en la gestión

Como iniciativa asociada a los planes PETRA y PLATA y sus correspondientes revisiones, la DGTT creó el Observatorio de la Certificación en el transporte por carretera. A través del mismo, publicado en la página web del Ministerio de Fomento, se pretende hacer accesible a todos los agentes del mercado del transporte por carretera las posibilidades que existen en cuanto a la mejora de la gestión de calidad y de la gestión medioambiental.

El Observatorio de la Certificación facilita enlaces a entidades de certificación acreditadas tanto en la norma ISO 9000 como en la ISO 14000 y un buscador de empresas del sector del transporte por carretera con sistema de gestión certificado. A su vez, presenta otros modelos para el establecimiento y evaluación de sistemas de gestión en las empresas del sector, como son el EFQM de Excelencia, el EMAS sobre actividades medioambientales, el UNE-EN 13816 para la certificación de la calidad en el servicio de transporte público de pasajeros, el OHSAS 18001 en prevención de riesgos laborales, o el SA 8000 sobre responsabilidad social.

3.6.5 Concesiones y accesibilidad

El transporte regular de viajeros de uso general por carretera es un servicio público que, de acuerdo con la LOTT, compete a las distintas Administraciones en función de su ámbito territorial con el fin de facilitar una adecuada accesibilidad en el territorio nacional y propiciar un desarrollo económico y social homogéneo. En base a su carácter público el acceso a la prestación de estos servicios se regula, generalmente, a través de un régimen de concesiones administrativas, en virtud del cual las Administraciones encomiendan a empresas de transporte la gestión y operación de los servicios. El componente público en este ámbito del transporte ha tenido tradicionalmente tal dimensión que, en determinados ámbitos como el del transporte urbano, los servicios son prestados directamente por los ayuntamientos o por empresas de titularidad pública.

En el caso del transporte interurbano de viajeros, el régimen de concesiones administrativas ha dado lugar al denominado

“sistema concesional” en el que la Administración encomienda la prestación de los servicios regulares a empresas privadas. El acceso al mercado, por lo tanto, se encuentra limitado por la existencia de concesiones administrativas que determinan unos derechos exclusivos a los concesionarios sobre los tráficos de cada línea.

- Sistemas certificados por entidades de normalización (norma ISO 9001 en la certificación del sistema de gestión de calidad; norma ISO 14001 en la certificación del sistema de gestión medioambiental).
- Sistemas de autoevaluación (EMQF).

La implantación de sistemas de gestión facilita a la empresa la optimización en la utilización de sus recursos, aumentando la eficiencia en sus actividades, además de motivar a sus empleados en la participación en el proceso de mejora. La acreditación de la certificación del sistema de gestión supondrá una mejora en la imagen y reconocimiento de cara al exterior, con la consiguiente adecuación a las exigencias de determinados clientes.

Según se señalaba en la introducción de esta memoria, y por lo que respecta a las líneas de transporte regular de ámbito estatal, se inició a partir del año 2007 un proceso de renovación de las concesiones estatales que está dinamizando la competencia en este segmento del mercado durante los últimos años. En este apartado, se va a presentar un resumen de las concesiones estatales actualmente en vigor así como los principios básicos que la DGTT consensuó en el año 2007 con los agentes del sector para el proceso de renovación de concesiones que entonces se iniciaba.

Vencimiento y planificación de los concursos

Según se ha apuntado en otros apartados de esta memoria, a partir de 2007 se inició el proceso de renovación de las concesiones de servicios públicos de transporte regular de viajeros competencia del Ministerio de Fomento, y que se extenderá hasta el año 2018. En este proceso, la DGTT tendrá que tramitar los procedimientos de licitación pública (concursos) para la adjudicación de las concesiones administrativas correspondientes.

Tal y como se estableció en el PEIT y en el Plan Plata, desde el año 2004, la DGTT trabajó intensamente con la división de viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera, con empresarios a través de las asociaciones del sector y con otros agentes con intereses en esta materia (sindicatos, administraciones autonómicas, fabricantes de vehículos, el CERMI o el Consejo de Consumidores y Usuarios) de cara establecer los criterios básicos a utilizar en los procedimientos para la adjudicación de las concesiones.

Este trabajo previo de determinación de criterios, planificación y organización de los concursos tenía como fin conducir a la ejecución de los mismos y selección de los nuevos concesionarios conforme fueran llegando a su vencimiento los vigentes títulos concesionales, bajo una total transparencia del proceso.

En este sentido, a través de los procesos de licitación se pretendían alcanzar objetivos políticos, económicos, ecológicos y sociales, algunos de ellos ya expresados en planes aprobados por el Gobierno, como el PEIT, pero otros que se identificaron en las reuniones de preparación que se mantuvieron con los distintos agentes del mercado.

Fruto de este proceso de consenso, en el año 2007 la DGTT formalizó con los agentes del mercado un protocolo donde se establecieron los principios básicos del proceso y cuyo esquema general y su correspondencia con las líneas básicas del PEIT se sintetiza en la siguiente figura.

Figura 15 – Directrices del PEIT y criterios del proceso de licitación de concesiones de la DGTT

Mejora de la productividad de las empresas	Mejora de la eficacia del servicio público	Impulso de la seguridad	Promoción del transporte público	Garantizar la accesibilidad de la ciudadanía a este servicio público
Incentivar inversiones en periodos anteriores al vencimiento de la concesión		Introducir mejoras técnicas	Criterios de carácter medioambiental y de eficiencia energética	Plena accesibilidad a personas discapacitadas
Dar continuidad al servicio				
Proporcionar empleo estable	Calidad y atención a los ciudadanos			

El proceso, por tanto se inició en 2007 habiéndose renovado hasta finales de 2009 las concesiones que se relacionan a continuación:

Figura 16 – Concesiones estatales de servicio público de transporte de viajeros renovadas en el período 2007-2009

Concesión	Nueva fecha de caducidad
VAC-200 LA PUERTA DE SEGURA (JAEN)-HELLIN (ALBACETE)	10/01/2021
VAC-202 PEDRO BERNARDO (AVILA)-TALA VERA DE LA REINA (TOLEDO)	11/09/2020
VAC-201 PUENTE GENAVE (JAEN)- ALBACETE	13/08/2019
VAC-206 FERROL-ALGECIRAS	11/09/2020
VAC-205 ORCERA (JAEN)-ALBACETE	14/10/2020
VAC-209 HONTANARES (AVILA)-TALA VERA DELA REINA (TOLEDO)	11/09/2020
VAC-203 LA ADRADA (AVILA)-TALAVERA DE LA REINA (TOLEDO)	11/09/2020
VAC-207 ZAFRA (BADAJOZ)-BARCELONA	20/11/2018
VAC-204 CAMPISABALOS (GUADALAJARA)-MADRID	24/09/2019
VAC-212 PUERTOLLANO (CIUDAD REAL)-ALBACETE-VALENCIA	26/01/2020
VAC-213 SANTANDER-BILBAO-LA MANGA DEL MAR MENOR (MURCIA)	24/02/2018
VAC-210 GRAUS (HUESCA) - LLEIDA - GRANJA DE ESCARPE (LLEIDA)	12/01/2020
VAC-211 TAMARITE DE LITERA (HUESCA)-LLEIDA	10/01/2021

Por su parte, en 2009 se inició la licitación de las siguientes concesiones que se encontraban en tramitación:

Figura 17 – Concesiones estatales en tramitación a finales de 2009

Concesión	Caducidad
VAC-106 CASAS BAJAS-TERUEL	07/04/2008
VAC-148 MADRID-SEVILLA-AYAMONTE	24/07/2009
VAC-133 ZARAGOZA-MURCIA con hijuelas	13/11/2009

Asimismo, para los ejercicios 2010 y 2011 está previsto el vencimiento y licitación de las siguientes concesiones:

Figura 18 – Concesiones estatales con vencimiento en 2010 y 2011.

Concesión	Caducidad
VAC-155 AYAMONTE Y SANTA COLOMA DE GRAMANET con hijuelas	08/05/2010
VAC-060 MADRID-ALMERIA	18/03/2011
VAC-156 MADRID-CÓRDOBA-SAN FERNANDO	08/04/2011
VAC-015 QUESADA-JAEN-PAMPLONA	05/12/2011
VAC-136 VIGO-BARCELONA-IRUN	05/12/2011

Con posterioridad y hasta finales de 2018 está previsto el vencimiento de otras 82 concesiones de las que existían antes del comienzo del proceso, concentrándose en los años 2012 y 2013 la mayor parte de ellas (concretamente 17 en el año 2012 y 49 en año 2013):

3.7 Otros aspectos del mercado español del Transporte por Carretera

3.7.1 Imagen y comunicación

La difusión de la opinión pública en general y a los agentes del sector en particular de las iniciativas que se han llevado a cabo o que están por desarrollarse en aspectos referentes al sector del transporte por carretera resulta de vital importancia para consolidar una imagen de competitividad y transparencia dentro del mismo y de modernidad y respeto a los valores sociales y medioambientales frente al resto de la opinión pública. Del mismo modo una comunicación fluida a nivel externo permite un posicionamiento del sector respecto al resto de sectores productivos de la economía española.

Por ello la DGTT, a través de sus Planes PLATA y PETRA y sus correspondientes revisiones, ha tenido en cuenta las actividades de imagen y comunicación a desarrollar en cada uno de los subsectores estableciendo proyectos que inciden en el desarrollo de campañas de imagen y de la comunicación de las “mejores prácticas del sector”.

El desarrollo de las medidas planteadas por éstas se ha basado en la elaboración de campañas de imagen y comunicación. Para ello, la sección destinada al Área de Actividad de Transporte Terrestre en la página web del Ministerio de Fomento ha sido una herramienta fundamental en la difusión de información y actividades para los agentes y profesionales del sector.

Los principales aspectos que se han desarrollado en cuanto a la imagen y comunicación por parte de la DGTT han sido:

- Difusión de los Planes Petra y Plata y sus revisiones:
 - Distribución de ejemplares y trípticos informativos.
 - Publicación en la web del Ministerio de informaciones y avisos de interés en relación a ambos planes sectoriales.
 - Publicación de los boletines Plata y Petra, en los que se recogen novedades sobre elaboración y desarrollo de sus respectivos planes sectoriales.

Página web del Ministerio de Fomento - Área de Actividad de Transporte Terrestre

Como se ha señalado en este apartado, desde 2005 se inició el desarrollo y mantenimiento de la web de la DGTT. En esta herramienta, que ubica en la sección destinada al Área de Actividad de Transporte Terrestre del portal del Ministerio de Fomento, se publica todo tipo de material de interés para profesionales y agentes del sector, entre los que destacan:

- Asistentes informáticas para el cálculo de costes en ambos subsectores, ACOTRAVI para el transporte de viajeros y ACOTRAM para el transporte de mercancías.
- Publicación de estudios sobre problemáticas concretas del sector que responden al desarrollo de ambos planes sectoriales:
 - Observatorios sectoriales:

- Presentaciones públicas ante distintos foros de empresarios del contenido de los Planes sectoriales por parte del Director General de Transportes Terrestres, de los Subdirectores Generales y otros Técnicos de la Dirección General.
- Presentaciones públicas:
 - De buenas prácticas en el sector.
 - Sobre experiencias empresariales de concentración empresarial u otras relacionadas con líneas de actuación del PETRA y PLATA.

Imagen 1 – Uno de los eventos de difusión de experiencias

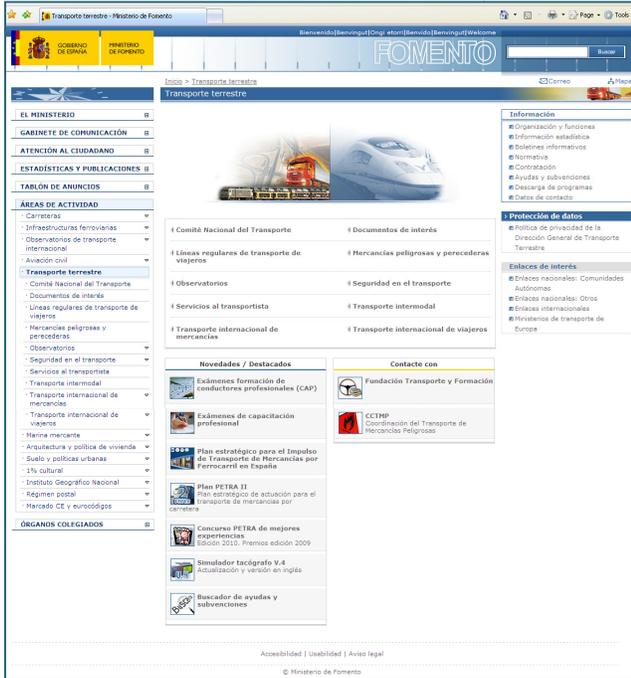


- Concursos de mejores experiencias empresariales relacionadas con líneas de actuación del PETRA (2004 a 2009).
- Creación, mantenimiento y publicación en la página web de Observatorios sectoriales, que se detallará más adelante.

- ✓ En mercancías: del transporte de mercancías (anual), del mercado de transporte de mercancías por carretera (semestral), de costes del transporte de mercancías por carretera de precios del transporte de mercancías en vehículos pesados, de la actividad del transporte de mercancías por carretera, de tráfico con Francia y Portugal.
- ✓ En viajeros: del transporte de viajeros por carretera (anual), de costes del transporte de viajeros en autocar (semestral). de la calidad y la corresponsabilidad.
- ✓ Del sector transporte en general: de la formación, social, de la certificación, del incremento de los precios del gasóleo.

- Jornadas técnicas sobre distintas cuestiones como la mejora continua en el sector y en la gestión, la calidad e imagen en el transporte de viajeros, o la intermodalidad, la formación, la seguridad, etc.
- Implantación de sistemas de Gestión de Calidad, Buenas Prácticas o Tacógrafo Digital.

Imagen 2 – Sección de la web del Ministerio de Fomento destinada al Transporte Terrestre



- Planes sectoriales y boletines asociados.
- A su vez se presentan otros informes de diversas temáticas de interés dentro del sector, entre los que destacan:
 - ✓ Estudio sobre empresas de transporte internacional de mercancías por carretera.
 - ✓ Situación económico-financiera de las empresas españolas de transporte por carretera.
 - ✓ Estudio sobre fiscalidad.
 - ✓ Estudio socio-económico del sector del transporte por carretera.
 - ✓ Evolución de los indicadores económicos y sociales del transporte por carretera.

- Buscador de subvenciones. A través de este servicio la DGTT recoge la relación de ayudas y subvenciones ofrecidas por las distintas Administraciones (locales, autonómicas, estatales y comunitarias) y que pueden solicitar los transportistas.
- Información sobre la normativa aplicable al sector: pesos y dimensiones, planes de inspección, implantación del tacógrafo digital, tiempos de conducción y descanso, transporte internacional, etc.
- Aplicación de las nuevas tecnologías al sector del transporte por carretera, donde además de noticias relevantes se presenta un catálogo on-line con los productos y servicios tecnológicos aplicables al transporte de viajeros y mercancías por carretera.

Imágenes 3 y 4 –Galardonados de los Premios PETRA en las ediciones de2008 (Envialia) y 2009 (Acotral)



3.7.2 Coordinación y cooperación

La coordinación y la cooperación entre los distintos agentes del sector ha sido uno de los objetivos clave de la DGTT en las últimas legislaturas. La necesidad de avanzar en una misma dirección a través del consenso de los actores es una condición básica en la mejora y modernización del sector.

El principal referente a la hora de hablar de cooperación y coordinación es el Comité Nacional de Transportes por Carretera (CNTC), órgano que integra a las patronales representativas de las empresas de transporte por carretera, tanto en el ámbito de viajeros como de mercancías. Su objetivo es el de servir de punto encuentro dentro del sector y ser el órgano de diálogo e interlocución con la Administración.

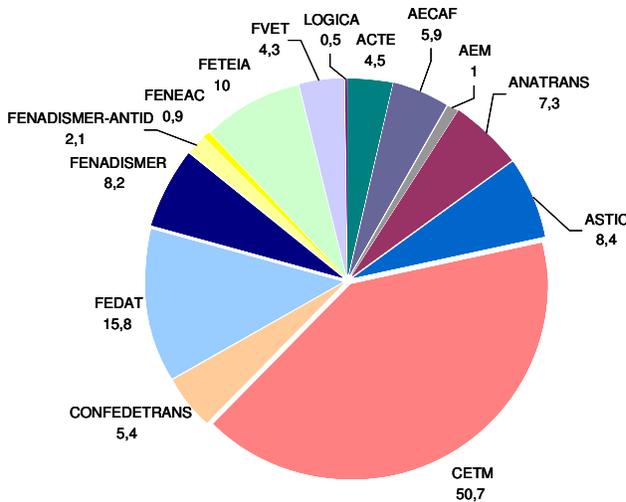
La LOTT, en sus artículos 57 a 59, estableció la necesidad de crear un órgano de estas características, cuya labor principal sería la de colaborar con la Administración. La creación definitiva del CNTC se realizó con el Reglamento de la LOTT (RD 1211/1990). En la actualidad la Orden Ministerial FOM 1353/2005, de 9 de mayo, regula su composición, la representatividad y las bases para su renovación.

El CNTC se encuentra dividido en dos divisiones: viajeros y mercancías. Cada una de ellas a su vez está estructurada en secciones, en las que se integran las distintas organizaciones del sector. El grado de representatividad de cada asociación dentro de la sección específica del CNTC se realiza cada cuatro años. En 2006 se actualizaron los porcentajes de representación de las secciones de Comité, con lo que esta situación se ha mantenido hasta 2009. En 2009 se ha convocado a las asociaciones profesionales de transportistas y de empresas de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera para que acreditaran su representatividad con el fin de revisar la composición del Comité que estará vigente para el período 2010-2013.

La composición del pleno de las dos divisiones del CNTC se vigente hasta finales del ejercicio 2009 se presenta en los siguientes gráficos:

Figura 19 – Composición del Comité Nacional del Transporte por Carretera 2006-2009

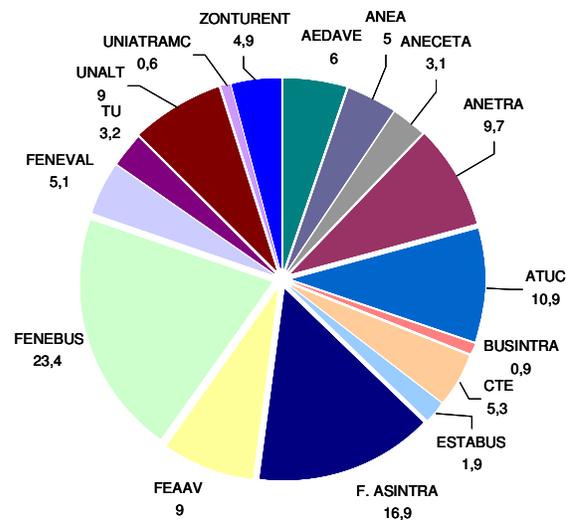
División de Mercancías



Fuente: DGTC

- CETM (Confederación Española de Transporte de Mercancías)
- FEDAT (Federación Española de Auxiliares del Transporte)
- FETEIA (Federación Española de Transitarios)
- ASTIC (Asociación del Transporte Internacional por Carretera)
- FENADISMER (Federación Nacional de Asoc. de Transp.de España)
- ANATRANS (Federación Nacional de Agencias de Transporte)
- AECTAF (Asociación Empresarial Española de Carga Fraccionada)
- CONFEDETRANS (Confederación Nac. de Transporte por Carretera)
- ACTE (Asociación de Centros de Transporte de España)
- FVET (Federación Valenciana de Empresarios Transportistas)
- FENADISMER-ANTID (Fenadismer con Asociación Nacional de Transportistas Internacionales Discrecionales)
- AEM (Asociación Española de Empresas de Mensajería)
- FENEAC (Federación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera)
- LOGICA (Organización Empresarial de Operadores Logísticos)

División de Viajeros



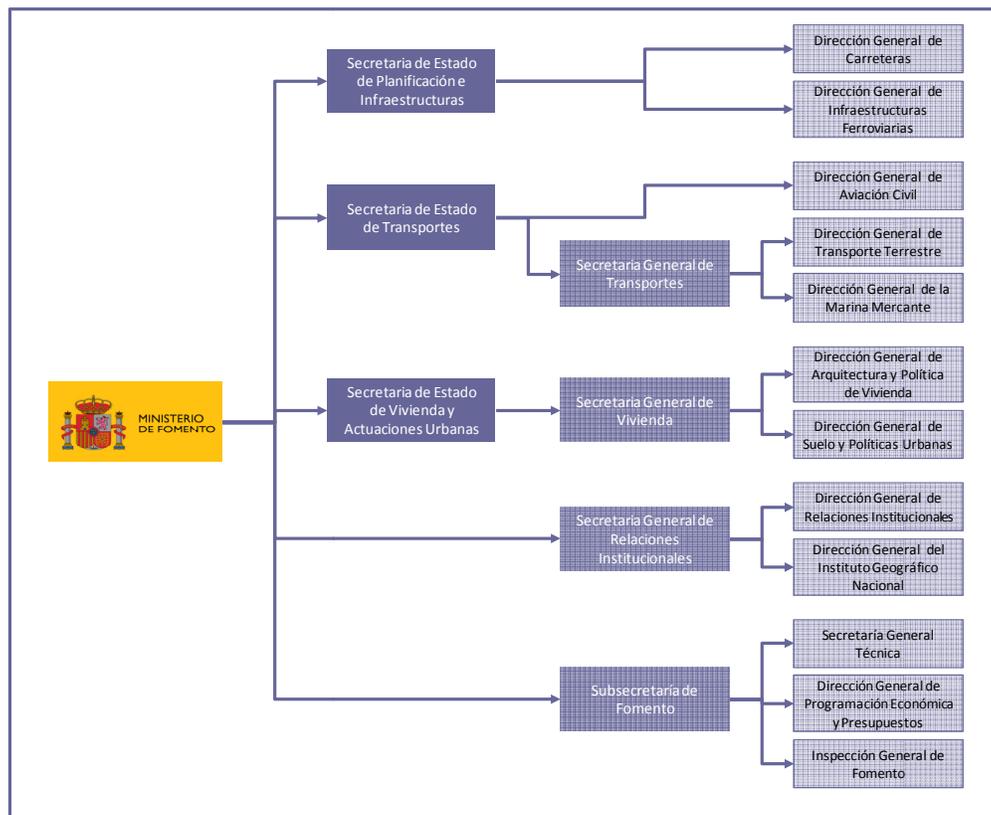
- FENEBUS (Federación Nacional Empresarial de Transp. en Autobús)
- ASINTRA (Federación Española Empresarial del Transp. de Viajeros)
- ATUC (Asoc. de Empresas Gestoras de Transp. Urbanos Colectivos)
- ANETRA (Asociación Nac. de Empresarios de Transp. en Autocares)
- FEA AV (Federación Española de Asoc. de Agencias de Viajes)
- UNALT (Unión Nacional de Asociaciones Libres de Autopatronos y Empresarios de Taxis)
- AEDAVE (Asociación Empresarial de Agencias de Viajes Españolas)
- CTE (Confederación del Taxi de España)
- FENEVAL (Federación Nac. Empresarial de Alquiler de Vehículos)
- ANEA (Federación Nacional de Empresarios de Ambulancias)
- ZONTURENT (Federación Nac. de Asoc. de Empresas de Alquiler de Vehículos con o sin conductor en Zonas Turísticas)
- ANECETA (Asociación Nacional de Empresas Concesionarias de la Explotación de Estaciones Terminales de Autobuses)
- ESTABUS (Asociación Española de Empresas Explotadoras de Estaciones de Autobuses)
- BUSINTRA (Asociación Española de Transportes Urbanos)
- AUNIATRANC

4 La Dirección General de Transporte Terrestre

4.1 Organización y funciones

4.1.1 Organigrama

Figura 16 – Organigrama del Ministerio de Fomento



Estructura orgánica en vigor a la fecha de esta Memoria, de acuerdo con el Real Decreto 1366/2010 de 29 de octubre, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y Real Decreto 1313/2010 de 20 de octubre, por el que reestructuran los departamentos ministeriales.

La Dirección General de Transporte Terrestre depende orgánicamente de la Secretaría General de Transportes y, a su vez, dependen de ella tres Subdirecciones Generales:

- Subdirección General de Ordenación y Normativa del Transporte Terrestre

4.1.2 Competencias y funciones

Las competencias de la Dirección General del Transporte Terrestre vienen establecidas en el artículo 8º del Real Decreto 638/2010, de 14 de mayo, que modifica el 1037/2009, de 29 de junio. En este sentido, la DGTT, bajo la superior dirección de la Secretaría General de Transportes, ejerce las siguientes funciones en el ámbito de la competencia del Estado:

- La **ordenación general y regulación del sistema de transporte terrestre**, que incluye la elaboración de los proyectos normativos mediante los que se establezcan las reglas básicas del mercado ferroviario y de transpor-

- Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre, y
- Subdirección General de Inspección del Transporte Terrestre.

tes por carretera, así como el resto de las normas que resulten necesarias para el correcto desenvolvimiento de dichos mercados.

- La elaboración de reglas de **coordinación** relativas al ejercicio de las competencias delegadas por el Estado en las comunidades autónomas en materia de servicios de transporte ferroviario y por carretera, sin perjuicio de las funciones que puedan corresponder a la Secretaría General de Relaciones Institucionales y Coordinación.

- La **relación ordinaria** con los **órganos colegiados integrados en el Ministerio** de Fomento y con todas aquellas **entidades que representen al sector empresarial** en materia de servicios de transporte ferroviario y por carretera.
- El otorgamiento de las **licencias, autorizaciones y otros títulos habilitantes** para ejercer las actividades que sean precisas para la prestación de los servicios de transporte ferroviario o para ejercer la actividad de transporte por carretera que resulten exigibles conforme a la legislación interna o de la Unión Europea, o los convenios internacionales suscritos por España.
- El otorgamiento de las **autorizaciones** para la prestación de **servicios ferroviarios** declarados de **interés general** y el establecimiento de compensaciones por las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas adjudicatarias, así como la tramitación y adjudicación de contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera permanente y de uso general.
- La **elaboración de estudios** para el análisis de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y la elaboración de planes de actuación administrativa sobre dichas materias, así como el apoyo y promoción del desarrollo del transporte intermodal y la elaboración de criterios y propuestas en relación a los procesos de planificación a los que se refiere el artículo 8.1.d), con especial atención a la obtención de la eficacia funcional y económica de los nodos de transporte.
- La **inspección y el control del cumplimiento de las normas reguladoras** de los servicios de transporte ferroviario y por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias, y la incoación, instrucción y resolución de los expedientes sancionadores en esta materia, así como la coordinación con los órganos y entidades encargadas de la vigilancia del transporte por ferrocarril y por carretera y la elaboración de los planes de actuación general de los servicios de inspección, en colabora-

ción, en su caso, con las comunidades autónomas con competencias en la materia.

- El impulso a la implantación y aplicación de **nuevas tecnologías** en el transporte ferroviario y por carretera.
- El **otorgamiento de ayudas** para la mejora de los transportes ferroviarios y por carretera.
- El control y seguimiento de la ejecución presupuestaria y del **contrato-programa con RENFE-Operadora**.
- La **gestión y tramitación presupuestaria** y de los gastos, sin perjuicio de las competencias de otros órganos superiores o directivos del propio Ministerio de Fomento y en coordinación con ellos, así como, en general, los servicios horizontales de apoyo a la actuación administrativa de todas las unidades de la Dirección General.
- Todas aquellas funciones que la **Ley 39/2003**, de 17 de noviembre, **del Sector Ferroviario** atribuye al Ministerio de Fomento en relación con los servicios de transporte ferroviario cuyo ejercicio no se encuentre expresamente atribuido a otro órgano del Departamento.
- El ejercicio de las funciones precisas para la coordinación de las **Juntas Arbitrales del Transporte**.

En la distribución competencial cabe destacar la asunción de competencias por la DGTT, en materia de servicios de transporte ferroviario que prevé la citada norma de 29 de junio. Esto va a permitir dar un impulso notable la eficiencia y eficacia del sistema de transportes, tanto desde el punto de vista de la intermodalidad como desde el de cumplimiento de las obligaciones de servicio público en el transporte de viajeros en los términos previstos en el Reglamento (CE) N° 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y por carretera.

Por su parte, a continuación se resumen las funciones que cada una de las tres Subdirecciones que dependen de la DGTT, dentro del marco competencial expuesto.

Subdirección General de Ordenación y Normativa del Transporte Terrestre

- La elaboración de **proyectos normativos** en el área de los transportes terrestres, en coordinación con la Secretaría Técnica del Departamento y con otros Ministerios y entidades públicas.
- La preparación de las **normas y reglas de coordinación** relativas al ejercicio de las competencias delegadas por el Estado a las **Comunidades Autónomas**.
- El estudio, análisis y participación en los **proyectos normativos de la Unión Europea**, o de otras organiza-

ciones internacionales, participando en los grupos técnicos de trabajo y promoviendo las adaptaciones necesarias en la legislación interna.

- La coordinación de la actuación de las **Juntas Arbitrales de Transporte**.
- El apoyo administrativo y a la Secretaría de la **Comisión de Directores Generales** de Transportes del Estado y de las Comunidades Autónomas.

Subdirección General de Gestión, Análisis e Innovación del Transporte Terrestre

- La **gestión de las ayudas al sector** del transporte por carretera, la coordinación de los estudios sobre el transporte terrestre y el apoyo y la asistencia técnica para la elaboración de la normativa.

- La actuación en materia de planificación, establecimiento, otorgamiento y gestión de concesiones de **líneas regulares de transporte público de viajeros** de uso general y la actualización y revisión tarifaria de las concesiones.

- La coordinación con las Comunidades Autónomas en materia de gestión de autorizaciones para la realización del transporte por carretera y para las actividades auxiliares y complementarias del transporte y la gestión del **Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias** del Transporte.
- El otorgamiento de las **licencias y autorizaciones** para la realización del transporte internacional de viajeros y mercancías por carretera y la expedición de documentos de control.
- Las **relaciones internacionales**, en coordinación con la Secretaría General Técnica y el Ministerio de Asuntos Exteriores.
- El impulso a la implantación y aplicación de **nuevas tecnologías** al transporte por carretera.

Subdirección General de Inspección del Transporte Terrestre.

- Desarrollo y coordinación de **planes de actuación general en servicios de inspección**.
- La **inspección y el control** del cumplimiento de las normas reguladoras del transporte por carretera y de sus actividades complementarias y auxiliares, prestando especial atención a:
 - El control de las condiciones de acceso a la profesión de transportista y en general de los requisitos necesarios para obtener la autorización y realizar la actividad en orden a la erradicación de los transportes clandestinos.
 - El control del cumplimiento de las obligaciones concesionales de servicios regulares.
- Control de los pesos máximos autorizados.
- Control de posibles manipulaciones del aparato tacógrafo y otros instrumentos de control.
- Control de los tiempos de conducción y descanso. Control del transporte internacional.
- Control del transporte escolar y de menores.
- Planificación de la Inspección en coordinación con las Comunidades Autónomas.
- La incoación e instrucción de los procedimientos sancionadores

4.2 Principales actuaciones desarrolladas por la DGTT en los últimos años

Entre las actuaciones más relevantes llevadas a cabo desde 2006, fecha de edición de la última memoria del sector, cabe destacar las siguientes:

- La **implantación del tacógrafo digital** y el **incremento** de la cuantía media anual de las **ayudas** otorgadas **para incentivar el abandono de la profesión de transportistas autónomos mayores de 60 años**. En 2009 el importe destinado a dichas ayudas se ha multiplicado por tres con respecto a las otorgadas en 2008.
- La puesta en marcha de un amplio programa de medidas para la **mejora de las condiciones de transparencia y de competencia** en el sector, que inciden en aspectos sociales, de regulación del mercado y fiscales, destacando entre estas últimas la puesta en marcha, desde el 1 de enero de 2007, del gasóleo profesional.
- En este sentido y con el fin de incrementar la seguridad y **mejorar las condiciones sociales** en el sector, se han aprobado cuatro reales decretos:
 - Real Decreto 640/2007 de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre **tiempos de conducción y descanso** y el **uso del tacógrafo** en el transporte por carretera.
 - Real Decreto 902/2007, de 6 de julio, por el que se modifica la regulación vigente sobre **jornadas especiales de trabajo**, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera
 - Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la **calificación inicial y la formación continua** de los conductores profesionales del transporte por carretera.
 - Real Decreto 1163/2009, de 10 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen **excepciones** a la obligatoriedad de las **normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo** en el transporte por carretera.
- Se ha aprobado la ORDEN FOM/734/2007, de 20 de marzo por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías, mediante la que se introducen nuevas normas de ordenación en el sector que propician la **renovación de la flota** destinada a dicha actividad, en una clara apuesta por la seguridad vial y el medio ambiente.
- Con el objetivo de mejorar las condiciones de calidad, seguridad y accesibilidad del transporte de viajeros en España, se ha puesto en marcha el proceso de renovación mediante **curso de las concesiones de transporte regular de viajeros** por carretera. Hasta el presente se han convocado y resuelto 16 concursos de concesiones previamente caducadas, de los que se han resuelto 14.
- En 2009 se ha aprobado el **Plan PLATA para el período 2010 – 2014**, concebido para desarrollo del sector de viajeros por carretera y con la mira puesta de forma es-

- pecial en los servicios discrecionales y regulares de uso especial.
- En materia de **formación** para los trabajadores y empresarios del sector, hemos:
 - Financiado la realización de casi **7.000 cursos**, que supone un crecimiento del 27,6% sobre la media anual de la legislatura 2000-2004, por un importe superior a 24 millones de euros. En concreto, durante 2009 la DGTT ha financiado la realización de 1.380 cursos por un importe superior a 5,1 millones de euros, destinados a más de 20.000 alumnos.
 - Firmado y ejecutado un **convenio de colaboración** con el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (**IDAE**) y las asociaciones de fabricantes e importadores de vehículos industriales, **ANFAC Y ANIACAM**, para la formación de 6.500 conductores de vehículos industriales en materia de conducción eficiente desde el punto de vista energético.
 - También se ha suscrito otro **acuerdo con el Comité Nacional del Transporte por Carretera y el IDAE** para la formación de 5.000 conductores en materia de conducción eficiente desde el punto de vista energético y de 360 empresarios y trabajadores del sector en programas de gestión de flotas que contribuyan a reducir el consumo de energía.
 - Asimismo, siguiendo las directrices del PEIT, donde se prevé expresamente “la creación de una entidad especializada en la formación del transporte por carretera”, el 16 de septiembre de 2008 se constituyó la **Fundación “Transporte y Formación”**.
 - Por otro lado, con el objetivo de que las empresas del sector del transporte por carretera pudieran hacer frente en mejores condiciones a la difícil situación derivada del precio del combustible y a la caída de su actividad, se firmaron los **acuerdos de junio de 2008** con el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera y con el Departamento de Transporte de Viajeros del citado comité, mediante los cuales se han puesto en marcha más de cincuenta medidas cuya ejecución corresponde a siete ministerios, incluido el Ministerio de Fomento. En la actualidad ya se ha ejecutado la totalidad de las medidas que correspondían al Ministerio de Fomento, encontrándose el resto en ejecución muy avanzada.
 - Entre dichas medidas, cabe destacar el **aumento en 20 millones de euros del presupuesto destinado a las ayudas para el abandono de la profesión** de los transportistas autónomos de edad avanzada, con lo que en 2009 se iban a destinar un total de 60 millones de euros a este concepto. No obstante, a la vista del importante incremento en el número de solicitudes presentadas, el Gobierno decidió dotar esta línea de ayudas con 60 millones de euros adicionales. Con ello, su presupuesto para 2009 ha rebasado ligeramente los 120 millones de euros, que han contribuido a paliar las consecuencias que, para las pequeñas empresas, se derivan de la caída de la actividad en el sector, pues han permitido la retirada de casi 2.000 transportistas autónomos.
 - Con el mismo objetivo de reducir el impacto de la crisis económica en las empresas del sector, se han puesto en marcha diferentes medidas que dotan a las empresas de **mayor flexibilidad** a la hora de adecuar su flota a los requerimientos de sus clientes, entre otras el ampliar el plazo de rehabilitación de las autoridades caducadas por falta de visado.
 - En el plano normativo, se ha publicado la **Ley 15/2009**, de 11 de noviembre, del **Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías**, que moderniza el régimen jurídico de este contrato equiparándolo a los ordenamientos más avanzados de los países de nuestro entorno. Asimismo, a través de la Ley Ómnibus, se ha aprobado la modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adecuar determinadas actividades de transporte por carretera a la normativa europea.
 - Finalmente, mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de 12 de junio de 2009, se puso en marcha el **Plan VIVE AUTOBUSES 2009-2010** mediante el que se pretendía favorecer la renovación de la flota española de autobuses y autocares, así como mejorar la calidad de los servicios de transporte de viajeros en autobús. Dicho plan fue dotado con 70 millones de euros para 2009. En los tres meses y medio de funcionamiento, se realizaron un total de 271 operaciones con una cuantía superior a los 48,4 millones de euros, de los que casi 31,86 millones de euros fueron financiados por el Ministerio de Fomento. Por otro lado, con el objetivo de reforzar la financiación de vehículos plenamente accesibles a las personas que viajen en silla de ruedas y dotar de mayor agilidad a todo el proceso de otorgamiento de los créditos, el Consejo de Ministros, en su reunión de 30 de diciembre de 2009, acordó modificar la normativa reguladora de la línea.

Entre otras medidas y actuaciones, en el ejercicio 2009 la DGTT ha destinado 5,1 millones de euros a la financiación de cursos de formación, 38,9 millones de euros a la renovación de las flotas de autobuses a través del Plan VIVE, y 120 millones de euros a ayudas para el abandono de la profesión para transportistas autónomos mayores de 60 años

4.3 Planes futuros

La DGTT en su misión de ordenación y regulación del sistema de transporte terrestre tiene previsto un ambicioso programa de medidas en consonancia con las líneas establecidas en el PEIT, en el Plan Estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías y en el Reglamento (CE) N° 1370/2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

La primera implicación de futuro afecta a las sucesivas actualizaciones de esta memoria que, en adelante, pasará a

denominarse “Memoria de los Sectores Nacionales de Transporte Terrestre en España”, abarcando también el transporte ferroviario.

Las principales actuaciones previstas para el futuro se resumen a continuación de forma separada para cada subsegmento (viajeros y mercancías) y para cada modo de transporte (carretera y ferrocarril).

Planes futuros en el ámbito del transporte de viajeros por carretera

Por lo que respecta a los **servicios regulares permanentes de transporte de viajeros por carretera de uso general**, las actuaciones más relevantes que se pretenden abordar son las siguientes:

- Continuar con el proceso de **renovación de las concesiones** a medida que se va produciendo la caducidad de aquéllas. En este sentido el programa de renovaciones es de 4 concesiones en el año 2011, 16 en el 2012 y 47 en el año 2013.
- Incidir en la aplicación de las **nuevas tecnologías** al control de los servicios regulares, modificando para ello los requerimientos técnicos de los pliegos concursales para favorecer el objetivo.
- El desarrollo de un modelo de **contabilidad analítica** adaptado a las empresas de transporte de viajeros por carretera.

Por otra parte, se pretende profundizar en el desarrollo del **Plan PLATA 2010 – 2014**, impulsando las cinco líneas estratégicas previstas y que se resumen de la siguiente manera:

- Dentro del ámbito de la **normativa** se abordarán los siguientes aspectos:
 - Análisis del marco normativo de la actividad.
 - Análisis de la fiscalidad en el transporte
- Dentro de la línea estratégica de **comercialización** se ha planificado lo siguientes:

- El establecimiento de un marco de referencia para la contratación de servicios de transporte de viajeros.
- El establecimiento de un plan de seguimiento y control del marco de referencia.

- Dentro del apartado de **competitividad**, las medidas previstas son las siguientes:

- Actuaciones relativas a la estructura empresarial y medidas para favorecer la concentración
- Promoción de la calidad de servicio
- Impulso de las infraestructuras para el transporte en autobús contempladas dentro del PEIT.

- En el ámbito de la **movilidad sostenible** se tiene previsto desarrollar importantes medidas dirigidas al fomento del transporte colectivo, en particular:

- El impulso de los planes de transporte de empresas
- El desarrollo del transporte urbano sostenible

- Finalmente, en la línea estratégica relativa a **imagen, buenas prácticas y responsabilidad social corporativa** la DGTT se propone:

- Desarrollar el fomento de las políticas empresariales de RSC.
- Abordar una campaña de imagen sectorial.

Planes futuros en el ámbito del transporte de viajeros por ferrocarril

En el contexto del transporte de viajeros por ferrocarril las principales actuaciones previstas por la DGTT se ven orientadas a la aplicación del **Reglamento (CE) N° 1370/2007** del Parlamento y del Consejo de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, en especial:

- La definición de las **obligaciones de servicio público** en el transporte de viajeros por ferrocarril.
- Cálculo de las **compensaciones a las empresas ferroviarias** por la asunción de costes por prestación de transportes con obligaciones de servicio público

Planes futuros en el ámbito del transporte de mercancías por carretera

En el ámbito del transporte de mercancías por carretera las actividades previstas se centran en el desarrollo del Plan PETRA II, enfocándose en prestar apoyo al tejido empresarial del sector para ejecutar las líneas estratégicas que dentro del citado plan se definen para el entorno empresarial, y en impulsar las seis áreas de actuación que se asignan directamente a la Administración, y que incluye:

- La salvaguarda de las condiciones de la **competencia**, concretamente:
 - El mantenimiento de condiciones exigentes para acceder al mercado.
 - La progresiva eliminación de restricciones a la libre competencia.
 - La intensificación de la inspección en términos cualitativos.
- El desarrollo de acciones para la **mejora de la seguridad** en el transporte de mercancías por carretera a través de:
 - El apoyo a la formación en materia de seguridad.
 - Los planes de inspección
 - La instalación y puesta en funcionamiento de básculas de pesaje.
 - El impulso de áreas de descanso y servicios para los transportistas en las infraestructuras viarias.
- El fomento de acciones para la **mejora del medio ambiente**, específicamente:
 - La promoción de la renovación de la flota y eficiencia energética de los vehículos destinados al transporte de mercancías.
 - El apoyo a la formación en materia medioambiental y de ahorro energético.

- El fomento del transporte intermodal.
- El desarrollo de centros y estaciones de transporte de mercancías
- El apoyo a la **eficacia del mercado**, por medio de las siguientes medidas:
 - La mejora de las condiciones de transparencia
 - El mantenimiento y al ampliación de los observatorios actuales.
 - El apoyo a las sociedades de garantía recíproca y otras ayudas a la financiación.
 - La eliminación de barreras artificiales en el acceso y operaciones en el mercado.
 - El apoyo a la internacionalización de las empresas de transporte de mercancías por carretera.
- Por otra parte, se apuesta por la promoción de la **calidad empresarial**, a través de los siguientes cauces:
 - Con el apoyo a la formación de empresarios y trabajadores.
 - La promoción de las certificaciones de calidad entre las empresas del sector.
 - La promoción de códigos de buenas prácticas empresariales.
 - El apoyo a la implantación de nuevas tecnologías en las empresas de transporte de mercancías por carretera.
- Finalmente, se pretende contribuir a la mejora de las condiciones sociales, mediante la adaptación de los **aspectos socio-laborales** a las necesidades del sector

Planes futuros en el ámbito del transporte de mercancías por ferrocarril

Dentro del contexto del transporte ferroviario de mercancías, las principales actuaciones previstas por la DGTT son las siguientes:

- La creación y el desarrollo del **observatorio del transporte ferroviario**.
- Contribuir a la sostenibilidad del sistema de transporte promoviendo la **intermodalidad** y la colaboración entre modos.

Futuros Observatorios

Según se ha señalado en otros apartados de esta memoria, además del observatorio del transporte ferroviario al que se hace referencia en el punto anterior, la DGTT ha previsto también la creación y el mantenimiento de un observatorio de intermodalidad terrestre- marítima.

En el año 2010 la DGTT ha iniciado los trabajos para desarrollar una herramienta que permita el seguimiento de los trasvases de mercancías entre los distintos modos de transporte, a través de la elaboración y análisis de los datos es-

tadísticos disponibles sobre movimiento de contenedores, en términos de TEUs y UTIs, en el entorno europeo y español.

Para ello se parte de un diagnóstico sobre la situación actual en cada uno de los tres modos de transporte involucrados, con el fin de identificar posibles soluciones a las ineficiencias técnicas, económicas y administrativas que puedan estar dificultando el normal intercambio modal de las mercancías, acarreado con ello el rechazo de la cadena intermodal por parte de los operadores de transporte a favor de alguno de los sistemas unimodales.

Fuentes de información empleadas

Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT):

- Observatorio del transporte de viajeros por carretera, agosto 2010.
- Observatorio de costes del transporte de viajeros, varias ediciones.
- Observatorio del transporte de mercancías por carretera, julio 2010.
- Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera, varias ediciones.
- Observatorio de mercado del transporte de mercancías, varias ediciones.
- Observatorio de precios del transporte de mercancías en vehículos pesados.
- Estudio de costes del transporte de mercancías por carretera, octubre 2008.
- Observatorio de la formación del transporte por carretera.
- Observatorio social del transporte por carretera, noviembre 2010.
- Situación económico-financiera de las Empresas Españolas de Transporte por Carretera durante el periodo 2003-2005.
- Estudio socio-económico del sector del transporte por carretera.
- Evolución de los indicadores económicos y sociales del transporte por carretera.
- Planes Petra II y Plata 2010-2014. Boletines asociados a los mismos.
- Plan IMFORTE, de la Fundación Transporte y Formación.
- Datos del Registro General de autorizaciones.
- Datos de las Juntas Arbitrales de Transporte.

Ministerio de Fomento:

- Los Transportes, las Infraestructuras y los Servicios Postales, informe anual 2009.
- Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera.

Dirección General de Tráfico:

- Anuario Estadístico General, 2008.
- Base de datos.

Instituto Nacional de Estadística:

- Encuesta Anual de Servicios.
- Encuesta de Población Activa.

Eurostat y Comisión Europea:

- Base de datos.
- EU energy and transport in figures, Pocketbook 2009.
- Libro Blanco del Transporte – “La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad” (2001).
- Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the mid-term implementation of the White Paper of the European Transport Policy for 2010” (2005).
- Revisión del Libro Blanco del Transporte de 2001. “Por una Europa en movimiento – Movilidad sostenible para nuestro continente” (2006).

Otras fuentes:

- Servicio Público de Empleo Estatal.
 - Puertos del Estado.
 - Comisión Nacional de la Competencia
 - Department for Transport (U.K. Government).
 - Institut National de la Statistique et des Études Économiques.
 - INFRAS y Universidad de Karlsruhe – External Costs of Transport (2000).
-