

EE

CEOE

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES



MEMORÁNDUM: EL SECTOR DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA



MEMORÁNDUM: EL SECTOR DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA

Índice

INTRODUCCIÓN	01
EL SECTOR DE TRANSPORTES EN SU CONJUNTO	02
I. ESPAÑA	02
II. EUROPA	04
1. Aspectos económicos	04
2. Aspectos sociales	09
3. Aspectos ambientales	12
EL TRANSPORTE POR CARRETERA DE VIAJEROS	15
I. INTRODUCCIÓN	15
II. SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICA	21
1. Transporte regular de uso general, el sistema concesional español	22
2. Transporte regular de uso especial, discrecional y turístico	23
3. Unidad de Mercado	25
4. Aspectos laborales	26
5. Dependencia energética	27
6. Infraestructuras	28
7. Formación	29
8. Deudas de las Administraciones	30
9. Fiscalidad	31
10. Cargas administrativas	31
11. Transporte sostenible	31
III. EL TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS DE SUPERFICIE	33
1. Introducción	33
2. Descripción del sector	34
3. Regulación del sector	36
4. Papel fundamental que desempeña el autobús en cuanto instrumento idóneo para garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos	40
5. El problema de financiación del transporte urbano. Necesidad de una ley básica de financiación	41
6. La necesaria promoción y potenciación del transporte público urbano	47
7. Las empresas de gestión pública en el sector	48

IV. PROPUESTAS DEL SECTOR.....	49
1. Actuaciones en el ámbito del mercado.....	49
2. Actuaciones fiscales y económicas.....	50
3. Actuaciones laborales y de formación.....	52
4. Otras actuaciones.....	52
EL TRANSPORTE POR CARRETERA DE MERCANCÍAS	54
I. INTRODUCCIÓN.....	54
II. SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICA.....	57
1. Situación actual.....	57
2. Entorno futuro.....	62
III. PROPUESTAS DEL SECTOR.....	64
1. Actuaciones en el ámbito del mercado.....	64
2. Actuaciones en el ámbito de la legislación fiscal y cargas sociales.....	64
3. Actuaciones en el ámbito de la legislación social.....	69
4. Actuaciones en el ámbito de la legislación de transporte.....	72
5. Actuaciones en el ámbito de la formación profesional.....	74
6. Actuaciones en el ámbito de la legislación viaria.....	75
7. Actuaciones en el ámbito de las infraestructuras e intermodalidad.....	76
8. Actuaciones en el ámbito de las nuevas tecnologías e innovación.....	78
EL TRANSPORTE AÉREO	79
I. INTRODUCCIÓN.....	79
1. Aspectos cualitativos y estratégicos del sector aéreo.....	79
2. Aspectos cuantitativos del sector aéreo.....	79
II. SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICA.....	80
1. Evolución del tráfico aéreo nacional.....	81
2. Evolución del tráfico aéreo nacional: comparativas.....	83
3. Binomio sector aéreo-turismo. Correlación e indicadores.....	85
III. PROPUESTAS DEL SECTOR.....	88
1. Actuaciones operativas, administrativas y financieras.....	89
2. Actuaciones de índole esencialmente económica.....	90
3. Actuaciones de organización, participación y funcionalidad.....	90
4. Actuaciones en el marco jurídico.....	91
5. Actuaciones de impulso de acciones en la UE.....	92
EL TRANSPORTE MARÍTIMO	94
I. INTRODUCCIÓN.....	94
1. Importancia del sector marítimo para España.....	94
2. Organización administrativa de los puertos españoles.....	97
3. Servicios regulares del transporte marítimo de corta distancia (Short Sea Shipping).....	103
4. Datos de la evolución y situación actual del sector naviero.....	105
5. Datos de la evolución y situación actual de las empresas consignatarias y estibadoras.....	112
6. Iniciativas europeas en marcha.....	113

Índice

II. SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICA.....	103
1. Sector naviero.....	105
2. Sector de empresas consignatarias y estibadoras.....	112
III. PROPUESTAS DEL SECTOR.....	113
1. Actuación de máxima urgencia: línea de créditos a circulante.....	103
2. Modificación de la Ley 48/2003, de Régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.....	105
3. Propuestas para la mejora de la competitividad de los buques mercantes de pabellón español inscritos en el Registro Especial de Canarias.....	112
4. Propuestas para apoyar al transporte marítimo como alternativa más sostenible en tráficos intraeuropeos de corta distancia y de cabotaje nacional.....	113
EI TRANSPORTE FERROVIARIO.....	103
I. INTRODUCCIÓN.....	105
1. Indicadores económicos.....	112
2. Transporte de mercancías.....	113
3. Transporte de viajeros.....	103
II. SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICA.....	105
1. Transporte de mercancías.....	112
2. Transporte de viajeros.....	113
III. PROPUESTAS DEL SECTOR.....	113
1. Actuaciones de carácter general.....	103
2. Actuaciones de carácter específico.....	105
CONCLUSIONES.....	112
I. DE CARÁCTER ECONÓMICO.....	113
II. DE CARÁCTER LABORAL.....	112
III. DE CARÁCTER MÁS ESPECÍFICO.....	113

INTRODUCCIÓN

El Consejo de Transportes de CEOE, constituido el pasado 13 de mayo de 2008, y en línea con lo establecido en el "Plan Estratégico para la Economía Española 2008-2011: Análisis y Planteamientos desde la CEOE", ha procedido a la elaboración del presente Memorándum del Sector de Transportes.

El Memorándum nace con la pretensión de ser un documento de posicionamiento del Sector, del que se desprenda la importancia estratégica del mismo dentro de la economía española.

Asimismo, se configura como un elemento básico para las relaciones institucionales del Sector, de tal modo que, a través del mismo, se logre una "voz única" representativa de las distintas voces implicadas, y será el pilar fundamental en la próxima celebración de la Cumbre del Transporte Español.

El Memorándum analiza, en un primer momento, el sector de transportes en su conjunto, tanto a nivel español como europeo, para seguidamente proceder a un riguroso análisis de los principales subsectores que comprende: transporte por carretera (viajeros y mercancías), transporte aéreo, transporte marítimo, y, por último, transporte ferroviario. Dentro de los referidos subsectores, y tras una descripción de sus principales caracteres, se analiza la problemática en que se encuentran inmersos para, finalmente, incluirse diversas propuestas del sector.

Sin perjuicio de dichas propuestas formuladas por cada uno de los subsectores del transporte en sus correspondientes epígrafes, el Memorándum concluye con unas conclusiones o propuestas de carácter más amplio y, por consiguiente, de aplicación a la generalidad de los subsectores antes referidos. Entre dichas conclusiones se contienen propuestas tanto de ámbito económico y laboral, como aquellas otras que podrían considerarse como más específicas del sector.

EL SECTOR DE TRANSPORTES EN SU CONJUNTO

I. ESPAÑA

En España, el transporte es un sector económico de una importancia estratégica creciente, no sólo por contribuir a la mejora de la competitividad de nuestro país, sino por apoyar el desarrollo de la actividad en otros sectores como la industria, el comercio y el turismo, por citar aquellos con mayor peso en el tejido productivo de la economía española.

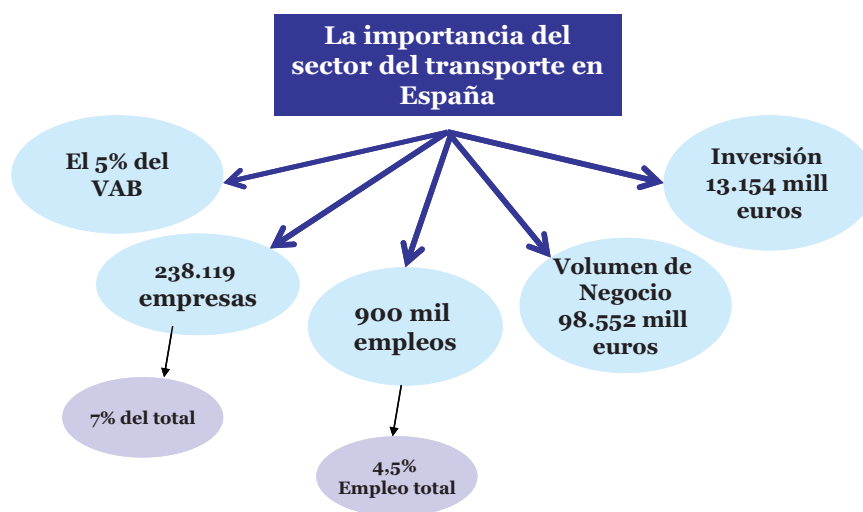
Esta relevancia aumenta si se tiene en cuenta el proceso de globalización, que exige mayor capacidad para atender el volumen creciente de intercambios comerciales y de pasajeros a escala mundial. La mayor apertura de la economía junto con la mayor competencia internacional lleva implícito un sistema de suministro más flexible, fiable y rápido, que necesita el desarrollo de tecnología puntera para satisfacer una demanda cada día más especializada. Por lo tanto, este sector es fuente de innovación.

La posición geográfica de España, como puente entre Europa, América Latina y África, imprime un carácter especialmente destacado a los servicios de transporte y aumenta el potencial de crecimiento de su actividad.

La importancia del sector de transportes queda reflejada en su peso en el tejido productivo. En términos de Valor Añadido Bruto, la contribución del sector del transporte a la riqueza nacional se consolida en el entorno del 5%, con leves variaciones en el periodo comprendido entre 2000 y 2005.

Por subsectores, el transporte terrestre concentra aproximadamente algo más de la mitad del VAB del sector¹ transportes en 2005, seguido de un 8% del transporte aéreo y de un 2,6% del transporte marítimo.

¹ Sectores 60, 61, 62 y 63 de la CNAE



Fuente: INE

En cuanto al número de empresas, el sector² cuenta en 2008 con 238.119 empresas, lo que supone el 7% del total de empresas en España, según información obtenida a partir del DIRCE. Por subsectores, en los últimos años (2000-2008), y sin perjuicio del crecimiento dentro de las actividades conexas al Sector, el mayor crecimiento ha tenido lugar en el transporte aéreo (50%), seguido del transporte marítimo (16,8%) y, finalmente, el transporte terrestre (4,8%).

Empresas en el Sector Transportes. Crecimiento 2000-2008

Sub-sectores	Año 2000	Año 2008	Crec. 08/00
Transporte terrestre (Sector 60 CNAE)	201937	211759	4,86%
Transporte marítimo (Sector 61 CNAE)	404	472	16,83%
Transporte aéreo (Sector 62 CNAE)	173	259	49,71%
Actividades conexas (Sector 63 CNAE)	1831	25629	1299,73%
Total transporte	204345	238119	16,53%

Fuente: DIRCE y elaboración propia

Con la información disponible hasta 2007, estas empresas generan un volumen de negocio de 98.552,1 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 73% respecto al año 2000. Por su parte, cabe señalar que este sector ha realizado un notable esfuerzo inversor. La inversión fue de 13.154,7 millones de euros en 2007, que más que duplica la realizada a comienzos de la década actual. Por lo

² Sectores 60, 61, 62 y 63 de la CNAE.

tanto, el transporte ha contribuido de manera destacada a elevar el stock de capital en nuestro país y, con ello, a incrementar el crecimiento potencial de la economía española.

Este esfuerzo inversor ha tenido consecuencias positivas en el empleo. El sector de transportes ha ido paulatinamente ganando peso en la economía desde 2005. Según la EPA, en el año 2005, el transporte concentraba el 4,3% de los ocupados, mientras que en 2008 su participación es del 4,5%, lo que representa un total de 901.580 ocupados frente a los 821.400 de 2005.³ Por subsectores, el transporte terrestre es el que concentra la mayor parte del empleo en el sector en 2008 (68,2%), seguido del transporte aéreo (5,8%) y del mar (2,4%)⁴.

Ocupados en el sector transportes. Evolución 2005-2008

Sub-sectores	Año 2005	Año 2006	Año 2007	Año 2008
Transporte terrestre (Sector 60 CNAE)	569000	585500	595500	614850
Transporte marítimo (Sector 61 CNAE)	18600	17600	20300	21500
Transporte aéreo (Sector 62 CNAE)	44000	58700	57400	52480
Actividades conexas (Sector 63 CNAE)	189800	197000	216100	212750
Total transporte	821400	858800	889300	901580

Fuente: EPA y elaboración propia

Cabe subrayar el esfuerzo importante en mejora de la competitividad del sector, tal y como lo demuestra el incremento de la productividad con tasas de dos dígitos de crecimiento en el período 2000-2006, muy por encima de la media del sector servicios.

II. EUROPA⁵

1. ASPECTOS ECONÓMICOS

La prestación de los servicios de transporte representa aproximadamente el 4,2% del empleo total y alrededor del 4,3% del valor añadido total en la EU⁶. Estas cifras no incluyen los transportes por cuenta propia ni la construcción y el

³ Sectores 60, 61, 62 y 63 de la CNAE.

⁴ Las actividades conexas suponen un 23,60%.

⁵ Fuente: "The future of transport", Focus Group's Report, 20.02.2009

⁶ Fuente: Eurostat

mantenimiento de las infraestructuras de transporte y de los medios de transporte (es decir, los vehículos de carretera, los barcos, los trenes, etc.).

En 2005, alrededor de 8,8 millones de personas estaban empleadas en el sector del transporte en la UE, en empresas cuya actividad principal es la prestación de servicios de transporte. Las actividades de transporte por cuenta propia no están incluidas.

El transporte por carretera representa algo más del 50% de todas las personas empleadas en el sector del transporte. Alrededor de dos tercios de las personas que trabajan en el transporte por carretera pertenecen al transporte de mercancías y una tercera parte al transporte de pasajeros.

Si bien el número global de empleo en el sector del transporte ha sido bastante estable en los últimos años, se puede observar un cambio entre los modos: el ferroviario emplea a menos personas hoy que en anteriores años y décadas, mientras que el empleo tiende a aumentar, sobre todo en el transporte por carretera.

El transporte de mercancías es la columna vertebral de la economía, que proporciona un vínculo esencial entre la producción, distribución y consumo.

Se calcula que la proporción de la industria de la logística en Europa es cerca del 14% del PIB⁷.

Dependiendo de la industria, la intensidad de la logística y el valor de un producto dado, la proporción de los costes de logística en el total de los costes de producción puede no ser trivial. Los costes de logística están principalmente influenciados por la evolución tecnológica y organizativa, así como por la evolución de los costes laborales y los precios de la energía.

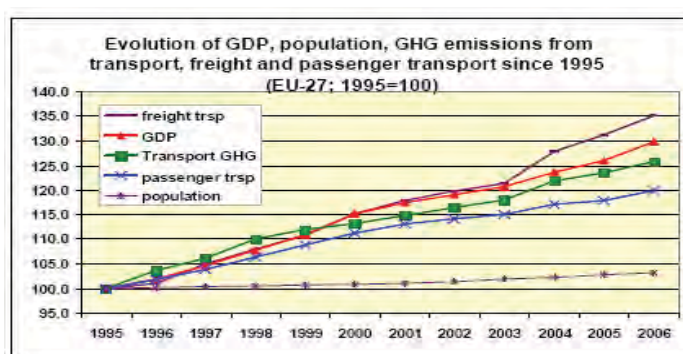
En las últimas décadas, las actividades de transporte en la UE han aumentado a un ritmo sostenido. De 1995 a 2006, el crecimiento promedio anual dentro de la

⁷ Freight Transport Logistics Action Plan. COM(2007)607

UE del transporte de mercancías intracomunitario, medido en toneladas-kilómetros, se ha situado en un 2,8% y en el transporte de pasajeros, medido en pasajeros-kilómetros, en un 1,7%. El crecimiento promedio del PIB durante el mismo período se sitúa en el 2,4%⁸.

Evolución de la demanda de transporte, las emisiones de GEI procedentes del transporte, el PIB y la población (1995-2006)

Evolución del PIB, la población, las emisiones de GEI procedentes del transporte, transporte de mercancías y pasajeros desde 1995 (UE-27; 1995 = 100)



El transporte de mercancías intracomunitario, no sólo ha seguido de cerca los acontecimientos sobre el PIB, sino que también ha demostrado ser sensible a los cambios estructurales en la integración de los mercados, a saber, la ampliación de la UE en 2004. El crecimiento de transporte de mercancías por carretera intracomunitario ha sido más dinámico (+ 3,5% en promedio por año desde 1995) que la evolución del transporte intracomunitario de mercancías en su conjunto. Con el 1,1%, el transporte de mercancías por ferrocarril mostró la menor tasa de crecimiento anual de todos los modos. En los últimos años, el ferrocarril, sin embargo, ha empezado a ponerse al día de nuevo, sobre todo en los mercados en que ya se ha producido la apertura. Según las últimas estimaciones de Eurostat, alrededor de una tercera parte del transporte de mercancías intracomunitario y las tres cuartas partes del transporte fuera de la UE se hacen por mar.

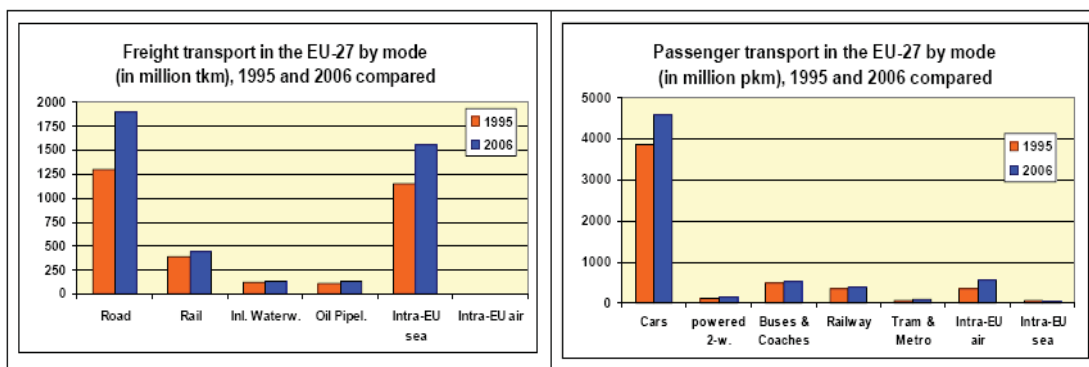
⁸ A menos que se indique lo contrario, la fuente de datos de transporte es la DG TREN (2008), y el transporte de energía de la UE en cifras. Libro de bolsillo de Estadística 2007/2008.

El transporte intracomunitario de pasajeros ha crecido más que la población - lo que significa una mayor movilidad (más kilómetros recorridos) por persona - pero menos que el PIB.

Aunque la carretera sigue siendo con mucho el modo más utilizado (que representa más del 83% del total del transporte de viajeros intracomunitario), el crecimiento del transporte aéreo ha sido el más dinámico en la última década.

Transporte intracomunitario de mercancías y pasajeros por modo

Comparativa 1995-2006



El transporte está estrechamente interrelacionado con el resto de la economía. Una parte muy importante del transporte es contratado por las industrias manufactureras y por el comercio mayorista y minorista. Permite la competencia, fomenta la competitividad y la innovación, y facilita el crecimiento económico, al hacer posible el comercio. Es un sector dinámico desde un punto de vista económico. Su productividad laboral es mayor que la media del resto de la economía, siendo mayor para el transporte terrestre y transporte marítimo y sólo más bajo para el transporte aéreo⁹.

La demanda de transporte está estrechamente vinculada al crecimiento económico. En tiempos de desaceleración económica, tiende a haber una caída repentina en la demanda de transporte que, sin embargo, está obligada a

⁹ Fuente: D. Koszerek, Havik K. y otros: KLEMS Una visión general de las Cuentas del crecimiento y la productividad de la UE. DG de Economía y Finanzas, Economía Europea, No.290 - octubre 2007.

recuperarse más rápidamente que el resto de la economía. Reacciones durante las recesiones anteriores confirman claramente esta capacidad de recuperación de la demanda de transporte. En tiempos de crecimiento económico, por lo general, el transporte de mercancías crece más rápidamente que el PIB. Esto puede ser explicado en parte por el crecimiento más rápido en el comercio internacional.

La UE cuenta con una de las más densas y más desarrolladas redes de transporte en el mundo. Hay más de 60.000 Km. de autopistas en una red viaria total de aproximadamente 5 millones de Km. La longitud total de líneas de ferrocarril es de alrededor de 215.000 Km., en 5.500 Km. de los cuales los trenes de alta velocidad pueden correr más rápido de 250 Km. / h (UIC definición de alta velocidad). Las vías navegables interiores son navegables en más de 40.000 Km.

La red transeuropea de transporte (RTE-T) cubre los tramos más importantes de la red europea de transporte. En 2020, incluirá 95.700 kilómetros de carreteras y 106.000 Km. de vías férreas, de los cuales 32.000 Km. serán adecuados para una velocidad de al menos 200 Km. / h (UE definición de alta velocidad). La red transeuropea de vías navegables interiores será de 13.000 Km. de largo. Además, los 404 principales puertos marítimos y 411 aeropuertos internacionales son también parte de la red RTE-T. Aproximadamente el 20% de las infraestructuras de la RTE-T necesitan ser actualizadas para el 2020.

Desde 1990, la actividad de transporte por carretera ha aumentado en un 61%, mientras que su consumo de energía sólo aumentó en un 29%. En consecuencia, el consumo de combustible por cada unidad de tráfico disminuyó de 0.145 kilogramos equivalentes de petróleo (kgep) en 1990 a 0,116 kgep¹⁰.

Esto significa que el transporte por carretera ha mejorado su eficiencia energética en un 20%.

La aviación, en este sentido, ha hecho progresos, en parte gracias a la renovación

¹⁰ Para calcular la intensidad energética (consumo por unidad de tráfico realizado) de cada modo de transporte, la actividad de transporte en los datos recogidos de pkm tkm de Eurostat se han transformado en una sola unidad de tráfico utilizando la equivalencia 1 de pkm tkm = 10.

de la flota y los factores de ocupación más elevados. La entrada de nuevas compañías jugó un papel importante en este desarrollo. El transporte marítimo también ha mejorado su eficiencia energética durante los dos últimos decenios. El relativamente alto nivel de eficiencia energética del transporte ferroviario se puede explicar por las ventajas principales del sistema ferroviario, por el predominio de la tracción eléctrica y, como en el caso de la navegación, por las altas capacidades de carga.

La ampliación de la UE ha contribuido a la expansión de las infraestructuras de transporte y de las distintas actividades. Ahora la UE mide más de 3.000 km de norte a sur y de este a oeste. La integración de los mercados en una escala continental aumenta la demanda de transporte de larga distancia.

La UE tiene el potencial comercial más grande del mundo. En 2007, tuvo una cuota del 17,4% en relación al valor de las exportaciones mundiales y del 19,0% de las importaciones mundiales. Los EE.UU. importaron poco más (19,1%), mientras que la número dos en las exportaciones mundiales, China, sigue estando de alguna manera detrás de la UE con una cuota del 12,2%¹¹.

La globalización ha estimulado el aumento de los flujos comerciales en los últimos años y se espera que siga haciéndolo en el futuro.

El aumento de las economías emergentes ha tenido un enorme impacto no sólo sobre el transporte de mercancías entre estos países y la UE, sino también sobre la evolución del tráfico de pasajeros.

2. ASPECTOS SOCIALES

Los hogares de la UE gastan aproximadamente el 13,5% de sus ingresos relacionados con el transporte de bienes y servicios.

Puede que una parte importante del aumento sustancial de la movilidad de las

¹¹ Eurostat (2009), el comercio exterior e intra-europeo. Anuario estadístico - Datos 1958-2007.

personas durante el último par de décadas, se explique por un cambio hacia medios más rápidos de transporte (trenes de alta velocidad, aviones, el aumento de los coches en propiedad, lo que supone más conducción en lugar de ir a pie o en bicicleta, etc.)

Encuestas realizadas sobre viajes muestran que la inmensa mayoría de los viajes (97,5%) son de "corta" distancia (no más de 100 km). El 2,5% restante suma, sin embargo, más de la mitad (53%) de todos los pkm¹².

Viajes: por modo y distancia

Mode	Billion pkm per year				Billion trips per year			
	<100km	%	>100km	%	<100km	%	>100km	%
Air	0.0	0.0	560.0	100.0	0.0	0.0	0.5	100.0
Bus/Coach	249.0	37.6	412.8	62.4	35.4	95.4	1.7	4.6
Car driver	1443.4	59.4	987.1	40.6	235.8	98.1	4.6	1.9
Car passenger	809.6	53.8	694.8	46.2	134.7	97.9	2.8	2.1
Rail	64.8	22.5	223.9	77.5	5.4	85.2	0.9	14.8
Total	2566.8	47.1	2878.6	52.9	411.3	97.5	10.6	2.5

Source: Transtools.

Según algunos estudios¹³, el 40% de todos los viajes están relacionados con el trabajo y el restante 60% caen en las categorías de actividades de ocio y trabajo informal (como el trabajo doméstico y de cuidado de niños).

El sistema europeo de transporte se ha vuelto más seguro en los últimos años y décadas. El número de víctimas mortales ha descendido en todos los modos de transporte en comparación con el decenio de 1970 y 1980 - a pesar de un aumento significativo en el tráfico.

Los datos de la UIC sugieren que el número de muertes en accidentes ferroviarios en la UE-15 ha disminuido de 318 en 1980 a sólo 51 en 2005. El número de víctimas mortales en accidentes aéreos en el territorio de la UE también ha pasado de un promedio de 242 por año en el decenio de 1980 a 57 en el decenio de 1990

¹² Fuente: Transtools.

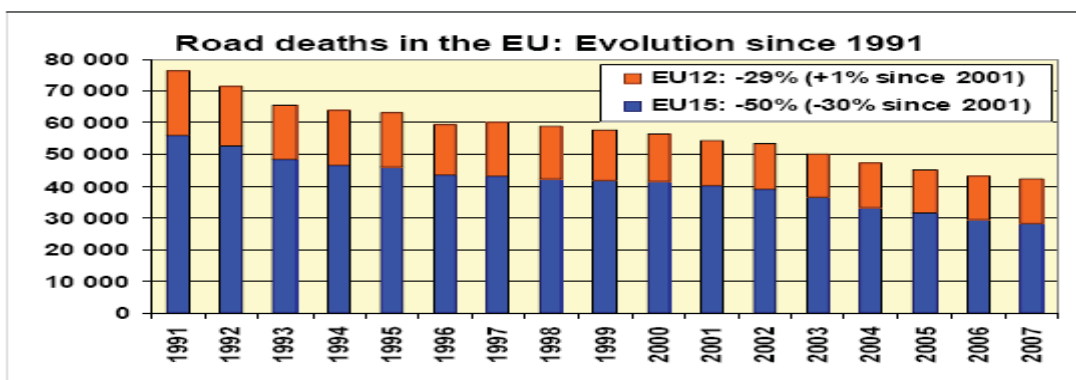
¹³ Véase, por ejemplo, Schaffer, A.: "Regularidades en la demanda de viajes: una perspectiva internacional". Diario de Transporte y Estadística, no. 3 (2000): 1-31.

(sin embargo desde entonces se ha ido de nuevo a un promedio de 75 entre 2000 y 2008).

El número de accidentes de transporte por carretera con daños personales se ha reducido en aproximadamente un 12% entre 1991 y 2007, y el número de muertes en la carretera ha disminuido en el mismo tiempo en más del 44%.

Aunque el número de víctimas mortales se ha reducido en más de un 21% entre 2001 y 2007, todavía queda mucho por hacer para alcanzar el objetivo comunitario de reducir a la mitad el número de muertes en la carretera de aquí a 2010 en comparación con los niveles de 2001.

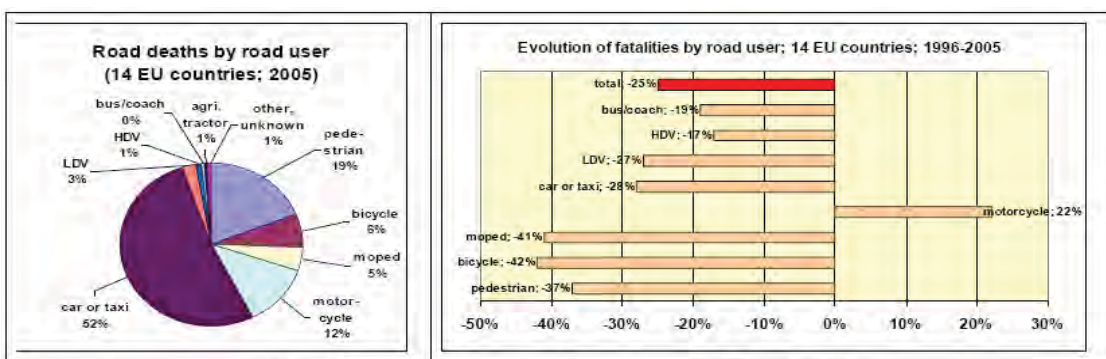
Evolución de muertes en la carretera en la UE entre 1991 y 2007



Source: CARE database

Víctimas mortales de la carretera por los usuarios de las carreteras

(UE-14)



Source: CARE database; ERSO Annual Statistical Report 2007.

La urbanización se ha incrementado en las últimas décadas (51,2% en 1950, 72,2% en 2005 en Europa¹⁴) y ha modificado las necesidades de transporte.

La expansión urbana ha acompañado el crecimiento de las zonas urbanas en toda Europa durante los últimos 50 años. Tendencias históricas, desde mediados de los años 1950, muestran que las ciudades europeas se han ampliado en un promedio del 78%, mientras que la población ha crecido sólo el 33%¹⁵. Una consecuencia importante de esta tendencia es que las ciudades europeas se han convertido en mucho menos compactas. El transporte relacionado con el consumo de energía, sin embargo, es inversamente correlativo a la densidad de una ciudad. Los niveles de dependencia del automóvil y de los vehículos privados tienden a ser más bajos en las ciudades más densas.

3. ASPECTOS AMBIENTALES

En el marco del Protocolo de Kioto, la UE-15 acordó reducir sus gases de efecto invernadero (GEI) en un 8% por debajo del año base (sobre todo 1990) los niveles en el período de 2008 a 2012. En 2006, en la UE-15 las emisiones de GEI fueron 2,7% inferiores a los niveles del año base, mientras que la UE-27 las emisiones de GEI fueron 10,8% por debajo de los niveles del año base¹⁶. En la lucha contra el cambio climático, la UE se fijó el objetivo de reducir las emisiones de GEI en un 20% en 2020 en comparación con los niveles de 1990. Esta meta podría ser de hasta un 30% en caso de llegar a un acuerdo internacional. Además, la UE ha decidido aumentar la proporción de fuentes renovables en su combinación energética en un 20% en 2020, y tiene como objetivo mejorar su eficiencia energética en un 20% en la misma fecha.

Según datos de la EEE, el transporte representó cerca de una cuarta parte (23,8%) del total de las emisiones de GEI y un poco más de una cuarta parte (27,9%) del total de emisiones de CO₂ en la UE-27 en 2006.

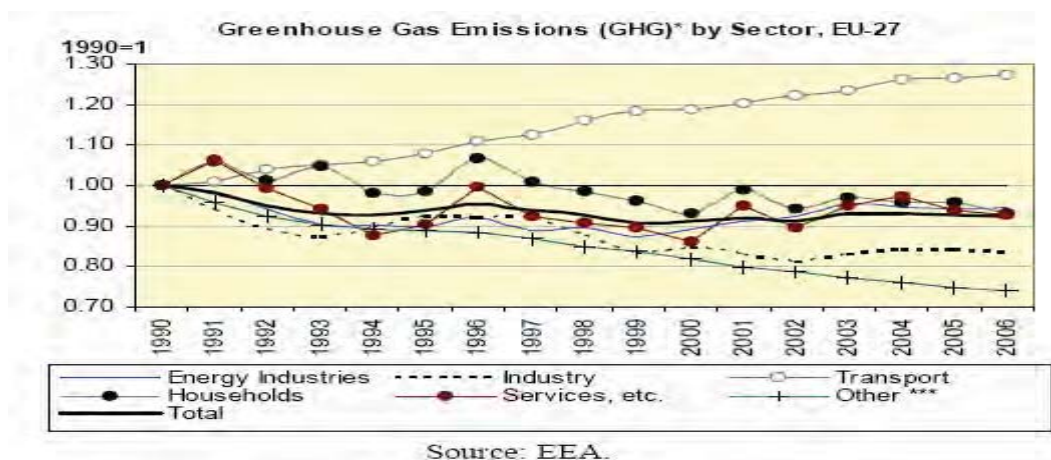
¹⁴ De las Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales / División de Población (2008), World Urbanization Prospects: The 2007 Revision.

¹⁵ EEA (2006), Urban sprawl in Europe - The ignored challenge. EEA Report No 10/2006

¹⁶ European Commission, DG Environment.

Emisiones de gases de invernadero por sector, 1990-2006

(UE-27)



Varias medidas ya han sido adoptadas en la UE para frenar las emisiones procedentes del transporte. Para dar ejemplos, la eficiencia del combustible de los vehículos de pasajeros se incrementará para la flota media de coches nuevos a emitir no más de 120 g de CO₂ por km en 2015¹⁷.

A partir de 2020, el Reglamento introduce un objetivo para el parque de automóviles nuevos: media de emisiones de 95 g de CO₂/Km. La Comisión Europea está elaborando una propuesta legislativa que limite las emisiones de CO₂ de las camionetas. En cuanto a la aviación, las emisiones de todos los vuelos con destino a la Comunidad y que salgan de los aeródromos estarán cubiertos por el régimen de comercio de la UE de emisión (RCCDE) a partir del 2012.

La electricidad utilizada en el transporte ferroviario se ha incluido en el RCCDE desde 2005.

Además, como parte del objetivo de las energías renovables, la cuota de energía procedente de fuentes renovables en todas las formas de transporte en 2020 se eleva a menos el 10% del consumo final de energía en el transporte.

¹⁷ Los fabricantes de vehículos tendrán la obligación de reducir las emisiones de CO₂, principalmente a través de mejoras en la tecnología de los motores de los vehículos a 130g/km para el año 2015, mientras que la reducción adicional 10g/km se logrará mediante otras mejoras tecnológicas y el aumento en el uso de fuentes de energía renovables.

La intensidad de CO₂ de los distintos modos de transporte depende en gran medida de la ocupación, el peso y la velocidad del vehículo, el combustible utilizado y la distancia recorrida.

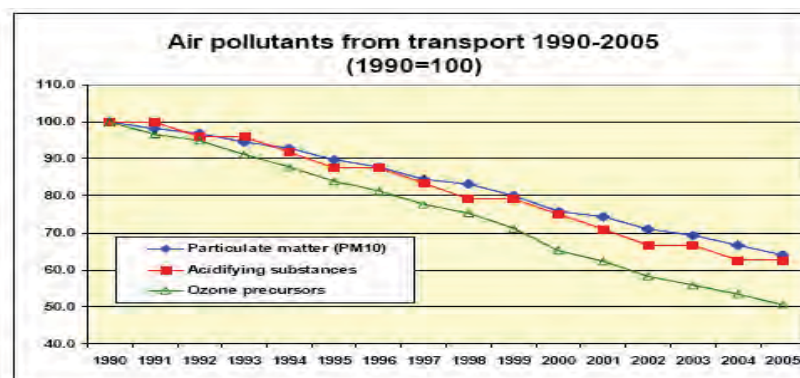
En términos de calidad del aire, los transportes - en particular el transporte por carretera - por lo general son cada vez menos contaminantes debido a las cada vez más estrictas normas de emisión de contaminantes del aire.

Las normas de emisión EURO han sido una herramienta poderosa para la reducción de las emisiones del transporte.

La contribución del transporte marítimo a las emisiones de contaminantes acidificantes ha aumentado tanto en términos relativos como absolutos. Medidas ya acordadas en la OMI en 2008, tales como la revisión del Anexo VI de MARPOL sobre SO_x y NO_x, no obstante, deben ayudar a reducir algunas emisiones nocivas procedentes de los buques en el futuro. Asimismo, la OMI está trabajando para que la regulación de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques tenga lugar en un marco global internacional, de modo que sea aplicable igualmente a todos los buques mercantes, independientemente de su bandera, opción que ha sido apoyada por la Comisión Europea.

Evolución de los contaminantes atmosféricos procedentes del transporte

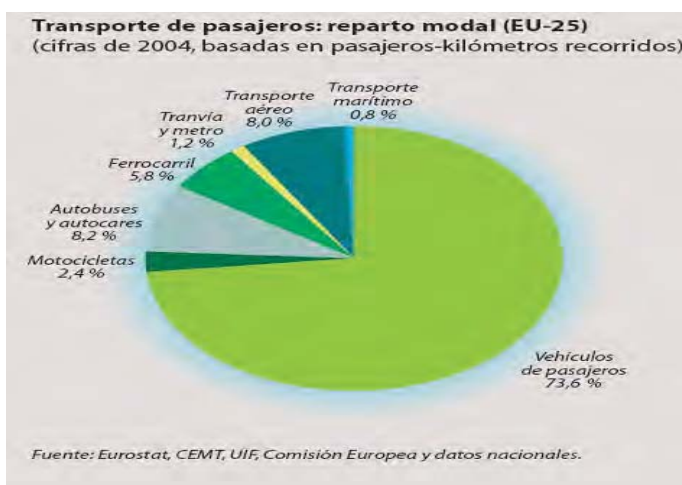
(1990 = 100)



EL TRANSPORTE POR CARRETERA DE VIAJEROS

I. INTRODUCCIÓN

En el reparto modal del transporte de viajeros dentro de la UE, la carretera ocupa el primer puesto con una cuota del 85,4%, seguido del aéreo con el 8%, el ferrocarril con el 5,8% y el marítimo que representa el 0,8%.



Dentro de los modos de transporte colectivo, la carretera ocupa el primer lugar, seguida muy de cerca por el transporte aéreo. El tercer lugar lo ocupa el ferrocarril y, finalmente, se sitúa el transporte marítimo.

En España el reparto modal es similar al de la UE pero, en los modos colectivos, la carretera acapara una mayor cuota de mercado, siendo de 11,2%, seguida del avión con el 5,9%, el ferrocarril con el 5,0% y el marítimo con el 0,4%.

Alrededor de dos tercios de los viajes que se hacen en modos de transporte colectivo son realizados en autobús, siendo la cuota de mercado del 11,2% sobre el total de la movilidad. En el periodo 2000-2006, el transporte interior de viajeros por carretera incrementó su actividad (regular y discrecional) en un 7,6%.

Tráfico interior de viajeros según modo de transporte

Unidad: Millones de viajeros-kilómetro

Años	Total	Carretera (1)			Ferrocarril (2)	Aéreo (3)	Marítimo(4)
		Motocicletas	Coches	Autobuses			
2000	391395	1707	300904	50278	20150	17020	1336
		0,4%	76,9%	12,8%	5,1%	4,3%	0,3 %
2001	399569	1804	306151	51712	20827	17770	1305
		0,5%	76,6%	12,9%	5,2%	4,4%	0,3%
2002	404080	1693	312523	50053	21206	17314	1291
		0,4%	77,3%	12,4%	5,2%	4,3%	0,3%
2003	414277	1928	321928	49209	21147	18784	1281
		0,5%	77,7%	11,9%	5,1%	4,5%	0,3%
2004	428174	1844	330192	53458	20786	20458	1436
		0,4%	77,1%	12,5%	4,9%	4,8%	0,3%
2005	438851	1623	337797	53176	21604	23244	1407
		0,4%	77,0%	12,1%	4,9%	5,3%	0,3%
2006	442044	2144	340937	49369	22112	25861	1621
		0,5%	77,1%	11,2%	5,0%	5,9%	0,4%

Fuente: Los Transportes y los Servicios Postales (Ministerio de Fomento)

(1) Desde 1985, la información de carreteras está referida a los kilómetros (165.646 a 31-XII-2005) gestionados por el Estado, CCAA y Diputaciones. La serie anterior corresponde a la antigua red de Carreteras del Estado (85.000 Km). En 2001 se ha revisado la participación de los distintos vehículos de tráfico viario.

(2) Comprende RENFE y Ferrocarriles de Vía Estrecha.

(3) Comprende el tráfico regular y no regular del Grupo IBERIA. Incluye AIR EUROPA y SPANAIR. A partir de 2000, también incluye AIR NOSTRUM y LTE.

(4) Pasajeros entrados en cabotaje. No se incluye el pasaje correspondiente a bahía y tránsito.

La estructura empresarial en España del transporte de viajeros por carretera es muy atomizada, pero desde 1998 con la liberalización del otorgamiento de las autorizaciones esta situación está cambiando. Actualmente, forman el sector 3.885 empresas con un parque de vehículos de 41.976 unidades (excluidos los dedicados al transporte urbano). En los últimos diez años, el parque medio de vehículos por empresa ha pasado de las 6,63 a las 10,8 unidades.

El número de empresas con un solo autobús autorizado en el servicio público continúa descendiendo (un 54,5% desde julio de 1998). Este grupo representa el 16,2% de las empresas con autobuses para servicio público, mientras que en julio de 1998 eran el 28,5%, pasando en dicho periodo de 1.336 a 608 empresas.

Las empresas que cuentan con menos de cinco autobuses también han disminuido de forma significativa (un 35,5%), pasando de 1.626 empresas en julio de 1998 a 953. De hecho, hay menos empresas en enero de 2008 con 4 autobuses autorizados (o incluso con tres) que con 5, lo cual no era así antes de la liberalización de las autorizaciones. El número de empresas que cuentan con cinco o más autobuses autorizados de servicio público ha aumentado un 31,4% durante el mismo periodo, pasando de representar el 36,9% en julio de 1998 al 59,4% (2.287 empresas) en enero de 2008.

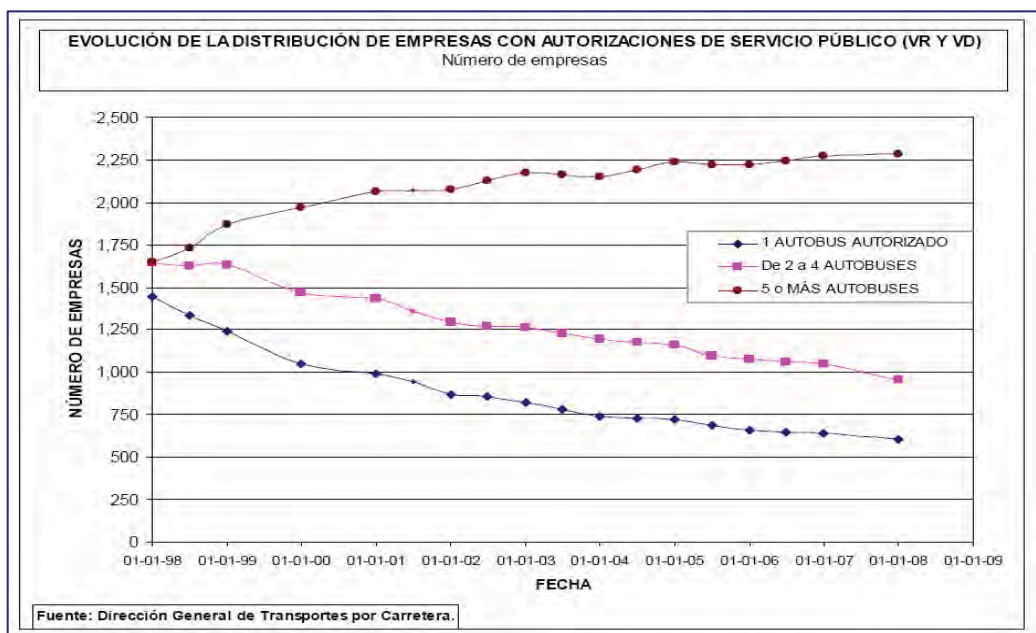
Desde julio de 1998, el número total de empresas de servicio público de transporte en autobús se ha reducido en un 15,6%, mientras que el número de autobuses autorizados, se ha visto incrementado en un 29,4%. Por tanto, la atomización de la estructura empresarial desde julio de 1998 se ha reducido muy significativamente.

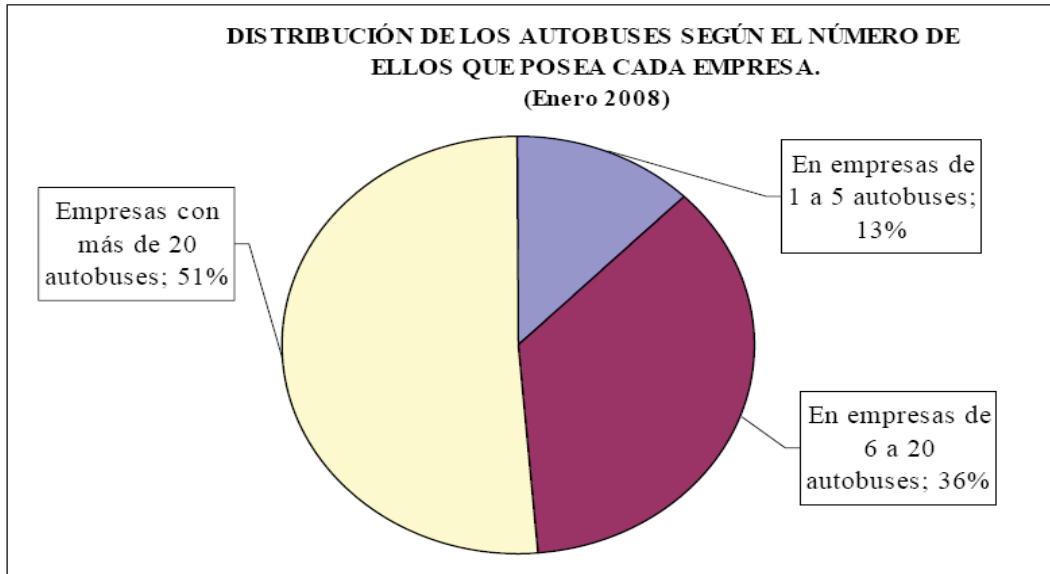
El número de copias (autorizaciones de transporte) que poseen las empresas de más de 5 vehículos ha aumentado considerablemente desde 1998, concretamente 11.274 (de 23.362 a 34.636), lo que supone un incremento del 48,3%, mientras que el 13,6% restante está en empresas que tienen de 1 a 5 copias certificadas.

El número de copias certificadas de las empresas que disponían de 1 a 4 vehículos ha disminuido, a lo largo del mismo periodo, un 45,4% (de 5.885 a 3.211). Representan el 8% del total.

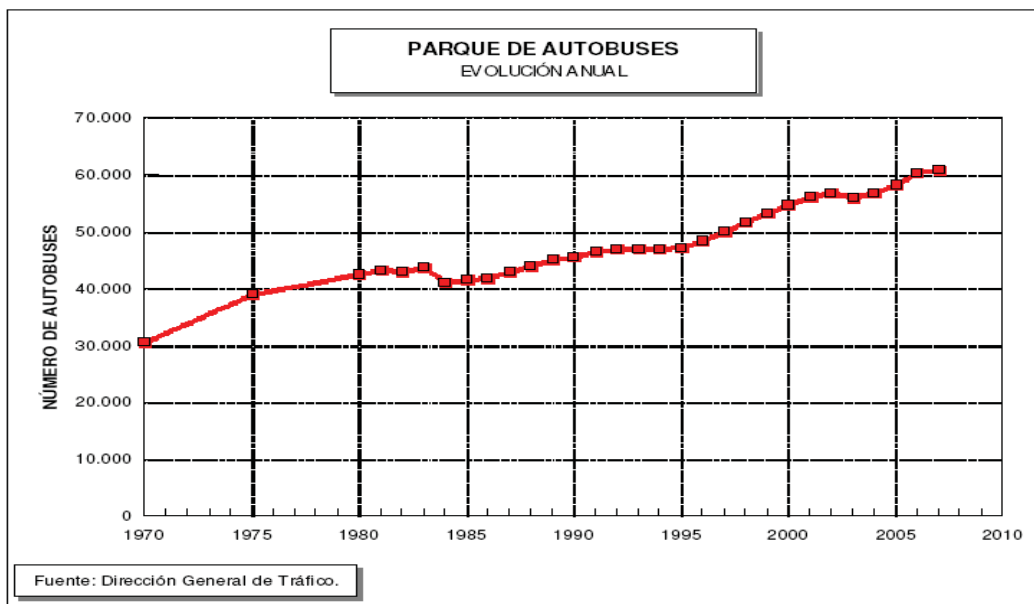
Empresas según su número de autobuses autorizados para servicio público (VR y VD)												
	TOTAL	1	2	3	4	5	6-10	11-20	21-40	41-60	61-100	Más de 100
01-01-98	4743	1443	755	530	358	287	715	377	170	45	30	24
01-07-98	4693	1336	723	509	394	372	706	380	172	44	33	24
01-01-99	4742	1240	700	514	419	397	774	413	180	46	34	25
01-01-00	4490	1049	645	459	365	381	840	444	192	53	37	25
01-01-01	4483	990	634	461	336	369	880	468	221	57	39	28
01-01-02	4233	867	576	440	275	438	842	467	208	56	37	27
01-01-03	4255	822	563	427	272	428	884	500	229	59	40	31
01-01-04	4087	743	532	404	256	442	841	523	219	60	35	32
01-01-05	4115	720	527	396	236	402	901	556	235	69	39	34
01-01-06	3958	661	489	370	219	429	887	529	244	60	36	34
01-01-07	3963	641	490	350	208	408	913	550	264	63	36	40
01-01-08	3848	608	444	321	188	446	906	540	254	65	30	46

Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera





La flota del sector está compuesta por 61.039 unidades, de los que 18.063 corresponden al transporte urbano y el resto -41.976- al transporte interurbano. El 53,5% del parque es de más de 55 plazas, seguido de los de 21 a 35 plazas con un 20,5%.



Anualmente el sector invierte en renovación de flota 550 millones de euros.

Según los datos de la Encuesta de Población Activa, en el año 2006 el sector del transporte ocupó a 858.800 personas, lo que representó el 4,3% de la población ocupada nacional. El transporte por carretera ocupó a 538.600 personas, lo cual representa el 62,7% de los ocupados en el sector del transporte. El transporte de viajeros por carretera ocupa al 14,5% de los ocupados en el transporte por carretera, lo que supone 78.100 personas.

En 2007 el transporte de viajeros por carretera trasladó a más de 1.300 millones de viajeros, de los que 725 millones (55,2%) emplearon servicios de transporte regular de uso general, cerca de 360 millones (27,4%) servicios de transporte regular de uso especial y algo más de 228 millones (14,4%) servicios discrecionales. Entre 1996 y 2007 la demanda de transporte en autobús ha aumentado con una tasa anual del 3%.

Pero la tendencia de crecimiento experimentada, se ha visto truncada como consecuencia de la crisis económica, así los últimos datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (estadística de viajeros transportados de noviembre de 2008) reflejan un cambio de tendencia. Los usuarios de transporte interurbano han descendido en términos interanuales el -1,5%, los del transporte discrecional el -6,2%, mientras que el regular de uso especial ha experimentado un ligero aumento del 0,1%. Pero las cifras de ocupación en el mes de enero de este año han continuado empeorando, llegando a dos dígitos en la mayoría de los servicios.

En 2007 el transporte interurbano de viajeros se situó en 3.800 millones de euros, lo que supone un incremento del 4,4%, frente a un 8,7% del año anterior. En ese mismo año se produjo un descenso del 2% en el número de viajeros transportados en autobús, hasta los 1.272,7 millones, debiendo afrontar las empresas un descenso de la demanda turística de los españoles y la competencia de otros modos -como los nuevos servicios ferroviarios de alta velocidad y las líneas aéreas de bajo coste-. Mientras que el número de viajeros en el segmento del servicio regular general registró un estancamiento, el de uso especial

disminuyó un 3,5% y el discrecional lo hizo en un 5,3%.

En términos de volumen de negocio, el transporte regular experimentó un incremento del 4%, alcanzando los 2.080 millones de euros y los 1.020 millones el de uso especial.

Por su parte el transporte discrecional, que mostró una sensible desaceleración, fue, sin embargo, el segmento que mantuvo un mayor dinamismo en 2007, creciendo un 6,7% hasta los 700 millones de euros.

II. SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICA

El sector de transporte de viajeros por carretera está inmerso en un proceso de cambios, motivado por: las numerosas normativas dimanantes de la Unión Europea, el Ministerio de Fomento y las Comunidades Autónomas, la convocatoria de concursos de las líneas regulares dependientes del Ministerio de Fomento, la concentración empresarial, los cambios accionariales en las grandes grupos empresariales, la evolución de los costes, especialmente los de personal y combustible, y el aumento de las tarifas.

Desde la entrada en vigor de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre (LOTT) en 1987, las concesiones de transporte regular de viajeros han sufrido una serie de procesos de convalidación, unificaciones, modificaciones y transferencias a las CCAA.

En España existen más de 1.506 concesiones de transporte regular de viajeros, de las que 103 son de titularidad del Ministerio de Fomento y el resto de las CCAA.

Distribución de las concesiones por CCAA

Comunidad Autónoma	Número de concesiones
Andalucía	170
Aragón	66
Asturias	74
Baleares	29
Canarias	15
Cantabria	28
Castilla La Mancha	72
Castilla León	208
Cataluña	165
Extremadura	33
Galicia	146
Madrid	63
Murcia	45
Navarra	41
País Vasco	138
La Rioja	15
Valencia	95
TOTAL	1403

1. TRANSPORTE REGULAR DE USO GENERAL, EL SISTEMA CONCESIONAL ESPAÑOL

Desde la total separación de la carretera del ferrocarril con la LOTT, que permitió los concursos del artículo 35, no se había vivido una expectación como la que se ha manifestado estos tres últimos años con la llegada de los primeros concursos de las concesiones de líneas regulares permanentes de viajeros de uso general.

El Ministerio de Fomento, dando respuesta al PEIT y descartando una nueva ampliación del plazo concesional, optó por abordar un protocolo de pliegos de condiciones que, no pudiendo marcar un punto cero, ha situado el mantenimiento del empleo e inversión como mínimo común denominador de una validación expresa del sistema concesional.

Lo contrario hubiera exigido una verdadera reconversión del sector para posicionar a todos en las mismas condiciones de salida, o provocar una desigualdad

insalvable, a sensu contrario. La situación en que se encuentra el sector ahora es que no son tráficos nuevos, están sujetos a diferentes plazos y son agrupados de manera homogénea, en función de la naturaleza del servicio, donde cabe la atención al débil tráfico.

La red ha de ser potenciada y cuidada por los efectos y ventajas que proporciona en la movilidad sostenible.

La evolución de las tarifas, con cierto índice de deflación, se ve comprometida ahora por el descenso de ocupación, con la consiguiente reducción de margen y un resultado muy comprometido. Resta ahora que los descuentos a familias numerosas, por Sentencia del Supremo de 19 de febrero de 2008, sean acumulables a otros descuentos.

Aparte de la necesidad de contar con tarifa suficiente, con la posibilidad de su aplicación más adaptable de la demanda, se imponen soluciones imaginativas: para la demanda la adaptación permanente, y para la oferta la flexibilidad necesaria.

Es también necesario considerar el entorno europeo, dado el enfoque recogido en el Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, en el que la piedra angular era si habría habido o no reciprocidad en toda su extensión, o España pondría a merced su sistema concesional sin correspondencia equiparable por el resto de países de la UE. De nada sirven períodos transitorios si no opera una armonización, con parámetros cuantitativos y objetivos que equiparen los mercados. Descartada la reciprocidad, se da la paradoja que Europa regula un modelo que sólo tenemos en España y exige abrirlo a favor de quienes no lo tienen.

2 TRANSPORTE REGULAR DE USO ESPECIAL, DISCRECIONAL Y TURÍSTICO

La actividad discrecional y turística, con su problemática singular, contribuye de manera decisiva al desarrollo de otras actividades económicas, especialmente el

turismo. Por ello, habría de recibir unas medidas específicas de apoyo que fomenten su consistencia económica, su rendimiento empresarial y su estabilidad, favoreciendo la transferencia de costes a precios, dentro del irrenunciable marco del libre mercado. En esta línea de consideraciones, se debería elaborar un programa específico de fortalecimiento de su tejido empresarial, que contemple los aspectos relacionados con la concentración, fiscalidad, costes y calidad en la prestación de los servicios.

Los servicios regulares de uso especial, de escolares y trabajadores, precisan de la suficiente estabilidad para mantener sus niveles de calidad y afrontar ciclos periódicos de renovación de flota. Para ello, requieren un Plan de medidas urgentes, que contemple, entre otras, la contratación plurianual mínima, un régimen tarifario específico y mecanismos de incentivación y apoyo a la renovación del parque, en todas y cada una de las autonomías. En algunos supuestos concretos, habría de estudiarse la flexibilización de su uso para la optimización de su red.

El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Transportes por Carretera, está elaborando, en colaboración con el Comité Nacional de Transporte por Carretera, un plan que dote a estos servicios de la necesaria flexibilidad en la gestión, y mejorar así la competitividad de las empresas, centrándose en aspectos relativos al funcionamiento de las mismas y del mercado. Este plan denominado PLATA II, completará las actuaciones para el periodo 2009-2014.

La continuidad del transporte regular de uso especial, turístico y discrecional pasa por que las CCAA compartan, participen y hagan suyo el Plan PLATA II, para adecuarlo a su entorno competencial. El Estado tiene la capacidad de juego en este ámbito, menos en el transporte escolar donde los plazos, financiación o renovación de flotas, son la causa fundamental de las contrataciones públicas, para lo que habrá que elaborar un protocolo de contratación de esta clase de transporte por las administraciones.

3. UNIDAD DE MERCADO

En el sector del transporte la unidad de mercado es más una aspiración que una realidad. El Art. 148.1 apdo. 5º de la Constitución Española establece, entre las competencias a asumir por las Comunidades Autónomas, entre otras: "los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma (...)" y en los mismos términos, "el transporte desarrollado por estos medios" o "por cable"; mientras que el Art. 149.1 del propio texto constitucional reconoce entre las competencias exclusivas del Estado los "ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma". Por tanto, la Constitución instituye el principio territorial como criterio para repartir las competencias en materia de transporte terrestre entre el Estado y las Comunidades Autónomas.

Del texto constitucional citado se desprende que el transporte terrestre es una de las actividades sobre las que la Constitución reconoce plenas potestades legislativa, ejecutiva y reglamentaria a las Comunidades Autónomas, limitando en consecuencia las facultades reglamentarias y ejecutivas del Gobierno de la Nación y las competencias legislativas de las Cortes Generales, cuyas leyes pueden tener solamente carácter supletorio de las dictadas en la materia por cada Comunidad Autónoma.

Mientras el Tratado de Roma estableció la política de transporte como una de las tres políticas comunes de la Unión Europea, el legislador español omitió otorgar al Estado la competencia para establecer las bases y coordinación de la política de transportes. Por ello, nos encontramos con un sistema de transportes que depende del voluntarismo de las Administraciones implicadas, lo que supone que en cualquier momento puede romperse, cuando lo suyo sería disponer de una ordenación básica del transporte para todo el territorio nacional con intervención tanto de las autoridades con competencias en la materia, como de los representantes de los empresarios –organizaciones empresariales– principales destinatarios de la norma.

Así, son numerosas las Comunidades Autónomas que han promulgado sus propias leyes de transporte, lo que está suponiendo, entre otros aspectos, un tratamiento desigual para las empresas concesionarias, en función de la localización del servicio que prestan, lo cual repercute en la competitividad de unas y otras.

Desde hace unos años el sector está asistiendo a un proceso normativo de las diferentes administraciones (comunitaria, nacional, autonómica y local).

Hasta la fecha, las ampliaciones de plazos concesionales reguladas con carácter general por las CCAA han sido las siguientes:

CCAA	Plazo	Observaciones
Aragón	Hasta 31/12/2017	Plan de calidad
Asturias	Hasta 31/12/2012	Plan de calidad
Canarias	Hasta 2027	Plan de calidad
Castilla León	Hasta 31/12/2013	Sólo para los que se acogieron a la prórroga en el año 1997
Castilla La Mancha	Hasta 10 años	Plan de calidad
Cataluña	Hasta 25 años	Plan de calidad
La Rioja	Entre 10 y 25 años	Plan de calidad
Comunidad Valenciana	Hasta 31/12/2023	Plan de calidad

4. ASPECTOS LABORALES

En el sector existen 49 convenios colectivos en vigor, de los cuales 15 han sido firmados en el año 2007 -lo que representa un 32,6%-, en tanto que 25 han revisado sus tablas salariales durante el 2007 ó 2008; las revisiones de 2008 que han sido tenidas en cuenta retrotraen sus efectos económicos al 1 de enero de 2007.

En algunas provincias, como es el caso de Asturias, Burgos, Albacete y Huelva, poseen un único convenio tanto para mercancías como para viajeros. Por otro lado, hay provincias como Baleares que tienen dos convenios para viajeros y otras, Jaén en concreto, con un convenio para transporte regular de mercancías y otro para el discrecional.

Por lo que respecta al ámbito temporal, la mayoría de los convenios, tienen una duración de entre dos y tres años.

Durante los últimos años, los procesos de negociación colectiva, en términos generales, han terminado en conflicto colectivo, lo que ha provocado que las subidas salariales hayan sido muy superiores al IPC y a los incrementos de las tarifas del sector.

Unido a lo anterior, la cada vez más compleja normativa social relativa a los tiempos de conducción y descanso, así como la relativa al tiempo de trabajo, está introduciendo mayores rigideces y complejidades en la gestión de los recursos humanos, lo que supone también un aumento añadido de los costes de la mano de obra, partida de costes más importante de una empresa de transporte al representar el 50% del total.

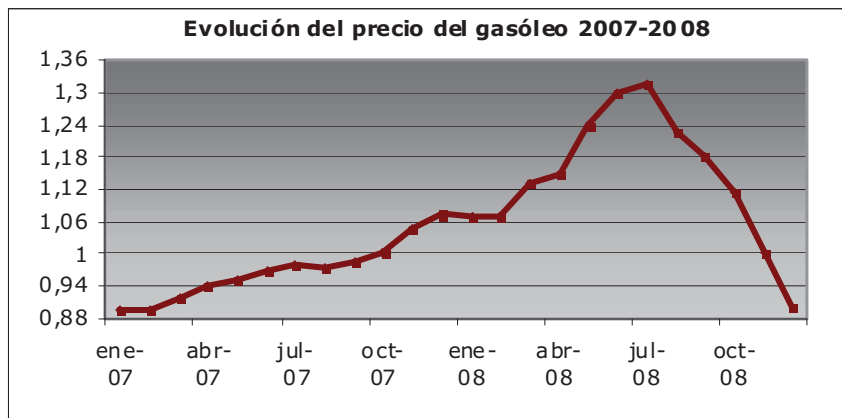
5. DEPENDENCIA ENERGÉTICA

El transporte de viajeros por carretera tiene una fuerte dependencia del petróleo, por lo que cualquier variación en el precio de esta materia prima tiene unas consecuencias inmediatas en las cuentas de resultados de las empresas. Tras los costes de personal, el combustible es la segunda partida más importante de la estructura de costes del sector, representando por término medio el 25% del total.

El alto precio de los carburantes, la subida relativa del precio del gasoil sobre el de la gasolina, como consecuencia de la dieselización del parque de turismos, y la fuerte fiscalidad de la energía son factores claves en la pérdida de rentabilidad y competitividad de las empresas del sector.

El precio medio del gasóleo en 2008 fue de 1,1414 €/l, un 17,72% más caro que el precio medio de 2007 que fue de 0,9696 €/l. Y si bien es cierto que desde agosto a diciembre de 2008 se ha producido una reducción del precio del petróleo, desde entonces hasta hoy el efecto está siendo el contrario. En los próximos meses, según los analistas, se espera que se produzca un considerable repunte de

los precios del crudo a nivel mundial por los recortes en la producción decretados por la Organización de Países Productores de Petróleo (OPEP) y por los planes de estímulo económico impulsados en los Estados Unidos y en la Unión Europea.



En junio de 2008 el sector firmó, a través del Comité Nacional de Transporte por Carretera, un acuerdo con la Administración General del Estado, basado en 45 medidas, para tratar de paliar las consecuencias de la escalada del precio del combustible y el descenso en la actividad; gran parte de dichas medidas ya han sido puestas en funcionamiento y las que faltan están en tramitación.

De no haberse alcanzado el citado acuerdo, el sector habría encajado mucho peor la crisis, ya que, de algún modo, se ha amortiguado la crisis que ahora se presenta con mayor crudeza.

6. INFRAESTRUCTURAS

Cabe destacar el importante papel de las infraestructuras para el desarrollo de un sistema de transporte. Para ello, y por lo que a España se refiere, no sólo es necesario completar las infraestructuras de transporte contempladas en el PEIT, especialmente la construcción en todos los ejes de penetración a Madrid de carriles BUS VAO, sino desarrollar una verdadera red de carriles BUS VAO en todos los ejes de penetración a las grandes ciudades españolas y principales áreas metropolitanas y de estaciones intermodales que faciliten los transbordos.

7. FORMACIÓN

El transporte por carretera es una actividad muy dinámica que, por sus propias características, está sujeta a una constante evolución que en los últimos años se ha hecho más patente. Ello determina la necesidad de una nueva configuración del sector que hace necesaria su renovación y modernización a fin de adaptarse a situaciones nuevas que se han producido por diversas causas, tales como: una tendencia al crecimiento del tamaño de las empresas, el acercamiento de la calidad a la gestión del transporte, nuevas tecnologías, mercados abiertos y mayor seguridad, un incremento de la complejidad de los sistemas de transporte, etc. Todo ello obliga al sector a adaptarse a las exigencias actuales del mercado, así como la necesidad cada vez más patente de establecer un equilibrio entre transporte y medio ambiente.

En este contexto, la formación constituye un elemento esencial para la necesaria adaptación del sector; formación que, dirigida a los conductores, tiene como objeto su educación sobre normas de seguridad, cumplimiento de la legislación y otros temas relacionados como la salud, la seguridad, el mantenimiento técnico y la logística.

La Directiva 2003/59/CEE del Parlamento y del Consejo, de 15 de julio de 2003, por la que se establece una nueva modalidad de formación obligatoria para conductores de determinados vehículos destinados al transporte, ha sido incorporada al ordenamiento jurídico interno mediante el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio por el que se regula la "cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte", estableciéndose una formación obligatoria de los conductores diferente a la contenida en la Directiva 91/439/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre permiso de conducción e incorporada a través del Reglamento General de Conductores. Con anterioridad a esta Directiva la mayoría de los conductores no estaban obligados a cursar ningún tipo de formación profesional.

La nueva formación obligatoria de los conductores se perfila, por tanto, de forma diferente a la prevista para la obtención del permiso de conducción, estableciéndose una cualificación inicial que debe obtenerse con independencia de dicho permiso, y por otra parte, una formación continua (dirigida a mantener actualizados los conocimientos inicialmente exigidos, relacionados con la actividad del transporte a fin de conseguir un mayor grado de armonización y modernización en el ejercicio de la profesión, así como una mejora de la seguridad vial y del propio conductor). Quedan obligados a dicha formación todos los conductores provistos del permiso de conducir de la clase "C" o "D" o equivalentes, tanto nacionales como de un Estado miembro o de un tercer país cuando el conductor preste sus servicios en un Estado miembro, siendo el certificado de capacitación profesional (CAP) el que acredita dicha formación. El CAP no tiene una vigencia determinada, estando subordinado a que su titular siga los cursos de formación en la forma y plazos establecidos.

8. DEUDAS DE LAS ADMINISTRACIONES

La morosidad de las administraciones no es un fenómeno nuevo, pero se ha acentuado con la crisis económica y sus efectos son ahora más negativos porque el acceso al crédito es más difícil para las empresas. La situación ha llegado a tal punto que, ahora, aunque los ayuntamientos entreguen certificaciones o pagarés a las empresas, los bancos no las están aceptando.

Los retrasos en el pago de las Administraciones Públicas, se sitúan entre los 250 y los 300 días, llegando en algunos casos a superar el año, muy por encima del tope legal de sesenta días.

Los sectores más afectados por la morosidad de las Administraciones son los de los servicios urbanos. La caída de los ingresos de los ayuntamientos por el pinchazo de la burbuja inmobiliaria ha elevado de siete a diez meses el tiempo que tardan las corporaciones municipales en pagar a las empresas.

9. FISCALIDAD

El sector del transporte de viajeros está sometido a una gran presión fiscal relacionada con su actividad, pues más del 50% del precio del combustible son impuestos. Sin embargo, existen otros modos terrestres que no pagan ningún tipo de impuesto por la energía, como el tranvía, metro, ferrocarril o trolebús, como consecuencia de la excepción contenida en el artículo 15 de la Directiva 2003/96 por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de electricidad.

10. CARGAS ADMINISTRATIVAS

La complicada gestión de las empresas de transporte necesita de personal administrativo especializado para cumplimentar todas las exigencias que la normativa establece. Según una reciente encuesta, el transporte aparece en el primer lugar de los sectores económicos más afectados por una burocracia administrativa innecesaria. Es continua la dependencia de los registros y de los distintos organismos de la Administración cuando se trata de información a la que pueden tener acceso directamente entre dichos organismos, sin necesidad de acudir al administrado.

11. TRANSPORTE SOSTENIBLE

El desarrollo de nuestra sociedad está teniendo consecuencias negativas para el Medio ambiente. El hombre, que obtiene de su entorno y del Medio Ambiente la gran mayoría de los recursos que utiliza para vivir (aire, agua, alimentos, energía...) genera una serie de efectos y acciones que inciden e impactan, de manera negativa, en el equilibrio ambiental. A modo de ejemplo, algo tan común para nosotros, como es el utilizar vehículos para nuestro desplazamiento, o usar las calefacciones en invierno y el aire acondicionado en verano, provoca alteraciones en el medio ambiente.

La actividad del transporte por carretera no está exenta de impactar en nuestro entorno. Durante el desarrollo de este tipo de actividad se producen emisiones a la atmósfera, ruidos, etc., que contribuyen al deterioro del medio ambiente y pueden perjudicar la imagen pública de este sector.

La contribución a la preservación del Medio Ambiente y de la calidad de vida sólo puede ser efectiva a través de un pacto político y social:

- Político, porque se deben promover actuaciones, comportamientos y medidas desde la clase política que faciliten y establezcan unas pautas de actuación y comportamiento de todos nosotros.
- Social, porque es necesario un compromiso de la sociedad civil que garantice el logro de los objetivos ambientales.

La Unión Europea ha exigido que se proteja y se mejore el Medio Ambiente, mediante su integración en la política y actividades comunitarias, en aras de promover un desarrollo sostenible.

Son muy significativas las reducciones de consumos y emisiones que ya están consiguiendo las progresivas Normas que la Unión Europea está impulsando en los estándares de carburantes (EURO III, EURO IV, EURO V, etc.).

El objetivo de corregir el acusado desequilibrio modal existente en la actualidad no debe traducirse en un fomento directo y a cualquier coste del transporte por ferrocarril. La apuesta eficaz debe ser reconducir la movilidad hacia el modo que se considere más sostenible desde un punto de vista económico, social y ambiental para cada corredor y necesidad de tráfico.

Los objetivos de cambio modal, en este sentido, no deben ser fundamentalmente "desde la carretera hacia el ferrocarril", sino desde el vehículo privado hacia los transportes colectivos (tren, autobús y autocar).

Finalmente, conviene destacar que el autobús contribuye 2,6 veces más que el ferrocarril a la sostenibilidad medioambiental, así como que el transporte de viajeros por autocar dispone en la actualidad de vehículos muy poco contaminantes. A este respecto, la contribución a la sostenibilidad mejorando las infraestructuras del autobús (plataformas reservadas BRT) debe de ser un eje de la política de infraestructuras para el transporte público de viajeros.

III. EL TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS DE SUPERFICIE

1. INTRODUCCIÓN

Dentro del transporte de viajeros por carretera, merece atención individualizada el transporte urbano de viajeros. Es evidente y cada día más, la importancia de la movilidad para el conjunto de los ciudadanos para, entre otras razones, garantizar que las actividades económicas se realicen de forma eficaz. La política de transportes debe estar encaminada a asegurar esta movilidad, siendo el instrumento idóneo el transporte urbano colectivo, por el importante papel que desempeña en el desarrollo económico de nuestras ciudades, como alternativa que contribuye a la reducción de costes derivados de la contaminación medioambiental y de la congestión del tráfico, y por su eficiencia de ahorro energético. Disponer de un sistema de transportes rápido, seguro y poco contaminante constituye un aspecto esencial del bienestar de los ciudadanos.

Coinciden los expertos en que a la vista de la dispersión de la población y del aumento de la movilidad, el transporte urbano y también el metropolitano, tienen ante sí un gran futuro. Por una parte, las necesidades de viajar se han incrementado; por otra, las distancias cubiertas cada día por los ciudadanos se han duplicado en los últimos 20 años, si bien los tiempos de desplazamiento se han mantenido o han aumentado. Sin embargo, hacer viable esta movilidad es una tarea compleja que requiere abordar ciertos cambios que corrijan la actual situación.

Los tres pilares para el desarrollo de políticas orientadas a una movilidad sostenible –que implica formas de movilidad, no sólo viables desde un punto de vista económico, sino que respeten el medioambiente y sean justas desde un punto de vista social- son la planificación inteligente del uso del territorio, la restricción del uso del coche privado y la promoción del transporte público; pilares que coinciden básicamente con las tres grandes cuestiones que en nuestro país dificultan la gestión de los servicios de transporte urbano colectivo e impiden el desarrollo del sector en toda su amplitud, como alternativa válida al fuerte crecimiento del parque automovilístico en las ciudades.

2. DESCRIPCIÓN DEL SECTOR

El sector de transporte urbano está constituido por 189 empresas: 32 de gestión municipal y 157 privadas, con un parque total de 7.174 autobuses. Si bien el número de empresas municipales es reducido, su flota de vehículos es muy superior a la de las privadas (4.747 frente a 2.427), debido a que estas empresas realizan los servicios de transporte urbano fundamentalmente en las grandes ciudades.

El número de trabajadores de empleo directo es de 22.235, de ellos 15.938 corresponden a empresas municipales y 6.387 a empresas privadas.

La media de trabajadores por autobús es de 3,57 y la facturación de 1.200 millones de euros.

Las empresas de transporte urbano de gestión privada han accedido a estas concesiones, a riesgo y ventura o en gestión interesada, mediante los correspondientes concursos públicos -que garantizan la competencia-, para ofrecer a los ciudadanos servicios eficientes y de calidad, con unos costes razonables; mientras que las empresas de gestión municipal no están sometidas a ningún tipo de licitación y, en consecuencia, no cuentan con un plazo de tiempo para prestar el servicio.

Un estudio elaborado por una empresa consultora para la Dirección General de Transporte por Carretera del Ministerio de Fomento, denominado "Situación económico-financiera de las empresas españolas de transporte por carretera", en el que se contempló también el transporte urbano, arroja conclusiones muy interesantes sobre el sector, como las siguientes:

- Se trata de un subsector ciertamente maduro, con un crecimiento medio en el período del 2,6%, muy inferior al 5,5% de media del sector, y con poca homogeneidad a lo largo del mismo, correspondiendo el mayor crecimiento medio a las empresas de tamaño mediano, con un 4,58% de media. Además, no se observan evoluciones significativas entre las diferentes dimensiones, ni por número de empresas ni por facturación.
- Se caracteriza por el predominio de grandes empresas públicas (33%), con dimensión empresarial muy superior a la media del sector, en facturación y en número de empleados por empresa. Así, el 33% de empresas grandes representan más del 88% de la facturación, lo que da una idea de las importantes diferencias de facturación.
- Estas grandes empresas públicas, con importantes plantillas fijas, presentan dificultades para aplicar criterios empresariales a su gestión. Por ello:
 - Acumulan resultados de explotación negativos y decrecientes de manera continuada, lo que provoca que, pese a las subvenciones que perciben estas empresas por el servicio prestado, sus resultados del ejercicio sean también negativos, aunque con una tendencia menos acusada. Cabe reseñar que son las empresas grandes las que más marcan esta tendencia tan negativa, que no comparten las empresas medianas.
 - Sus ingresos medios por empleado son inferiores a la media del sector, mientras sus gastos por empleado son superiores.

- Destaca el gran peso de los gastos de personal (52-68%) en sus estructuras de costes, que da una media del 66%, muy superior al 44,6% de media del sector.
- Balance poco equilibrado a consecuencia del peso de las empresas grandes, que presentan una excesiva necesidad de financiación externa (>80%), bien por su acumulación de resultados negativos, bien por su reducida aportación de capital social.
- La ausencia de economías de escalas se hace patente, entre otros, en la similitud de periodos medios de pago y cobro.

3. REGULACIÓN DEL SECTOR

La Ley de Bases de Régimen Local (LBRL) otorga a los municipios competencias para la ordenación y gestión del transporte colectivo de viajeros dentro de sus respectivos ámbitos territoriales, obligándolos también a prestar estos servicios de transporte urbano, cuando su población sea superior a 50.000 habitantes.

La LOTT de 1987 incluyó un capítulo dedicado al transporte urbano, con absoluto respeto a las competencias municipales, pero con la finalidad de cubrir el vacío normativo existente. La sentencia del Tribunal Constitucional de 26 de junio de 1996 declaró nulo este capítulo, reconociendo al transporte urbano un carácter intracomunitario, por lo que la competencia para su regulación corresponde a las Comunidades Autónomas y no al Estado. Esta situación ha dado lugar a que algunas Comunidades Autónomas promulgasen sus propias leyes de transporte urbano, en algún caso de dudosa legalidad por cuando pueden vulnerar los principios de autonomía municipal que reconoce la propia Constitución.

La misma Ley de Bases de Régimen Local y la de Contratos de las Administraciones Públicas establecen las fórmulas de gestión de los servicios de transporte urbano: directa o indirecta, y en ese segundo caso, mediante concesión, gestión interesada, concierto arrendamiento, sociedad mercantil o cooperativa y, concretamente en el caso de la concesión prestada por empresas

de gestión privada, es necesario destacar el papel de los empresarios en la gestión de la movilidad.

En los últimos años, en caso de gestión indirecta, la fórmula que más se utiliza es la de gestión interesada, debido a que la imposición de obligaciones de servicio público por parte de los Ayuntamientos no permite mantener el equilibrio económico de la concesión y es necesario compensar al concesionario privado por estas obligaciones.

Es decir, existe en el sector un vacío normativo y una dispersión de competencias, que en ocasiones dificultan su gestión. El transporte urbano no tiene un Ministerio del que dependa, de ahí la dificultad para iniciar actuaciones globales tendentes a contar con un marco general y común para todo el país.

A esta dispersión de competencias y de falta de coordinación entre Administraciones, hay que añadir las iniciativas de la Unión Europea, sin competencias en la materia, pero con una gran preocupación por el transporte urbano, legislando en materias generales que afectan a este sector, o a través de recomendaciones tendentes a favorecer y potenciar el transporte público.

La Comisión Europea en su publicación "Desarrollar la Red de los Ciudadanos", confirmó que la mejor forma de actualizar el marco normativo para el transporte urbano y regional de viajeros y de introducir las fuerzas de mercado, es mediante un sistema de competencia limitada y de licitación que permita la mejora de la calidad, de la eficacia y de la reducción de costes.

Libro verde de la UE "Hacia una nueva cultura de movilidad urbana"

Una iniciativa positiva, como cualquiera que tenga como objetivo ofrecer mejores servicios y hacer más habitables nuestras ciudades. Pero debe reivindicarse igualdad de trato. El sector no está en contra de los tranvías allí donde sean necesarios, pero sí pide para el transporte en autobús el tratamiento que por su importancia merece. El autobús es respetuoso con el medio ambiente, permite cubrir demandas en zonas donde no pueden llegar modos con infraestructuras

específicas, sumamente costosas, pero para que pueda ofrecer todos sus beneficios, es necesario contar con el apoyo de los poderes públicos para el establecimiento de medidas de potenciación y de prioridad, que inviten a los ciudadanos a dejar el coche en casa.

Modificación del Real Decreto 902/2007 sobre tiempos de trabajo

La nueva regulación ha sido fuente de conflictos: primero en las empresas municipales y a continuación en las privadas. Supone un incremento de costes para las empresas privadas que no pueden asumir.

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos CEE nº 1191/69 y 1107/70 del Consejo

En un primer momento, el sector celebró la iniciativa de la Comisión allá por el año 1998 de establecer un marco regulador común basado en el principio de competencia regulada, de aplicación general al transporte público de viajeros por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

Los objetivos perseguidos eran, entre otros: el desarrollo de la competencia en el suministro del transporte público; el aceleramiento en la liberalización del transporte; la garantía de una mayor eficacia y calidad en los servicios de transporte público; asegurar que los operadores que hicieran uso del derecho a la libertad de establecimiento dispusieran de posibilidades de acceso al mercado mediante la puesta en práctica de procedimientos de otorgamiento de indemnizaciones económicas y de derechos exclusivos equitativos, abiertos y no discriminatorios; la armonización a nivel comunitario de los procedimientos de adjudicación en los servicios de transporte público de viajeros existentes en los países miembros de la UE; y la seguridad jurídica de los derechos y deberes de los operadores y de las autoridades, en lo que al derecho comunitario sobre ayudas de Estado y derechos exclusivos en el sector de transporte se refiere.

Sin embargo, la evolución que experimentó el texto de la propuesta hasta su aprobación, hace que el sector sea escéptico sobre la eficacia del Reglamento; es decir, será necesario comprobar que con su aplicación realmente se cumplen los objetivos con los que se puso en marcha aquella primera propuesta.

El nuevo Reglamento contempla un gran número de excepciones, con lo que su efecto útil queda prácticamente anulado. Hay Estados miembros sobre los que este Reglamento no tendrá ningún efecto, caso de Bélgica por ejemplo, porque sus sistemas de transporte están cerrados a la competencia pero exceptuados del ámbito de aplicación del Reglamento. Mientras que en países como España en los que ya existe competencia, el nuevo Reglamento lo que hace es endurecer las condiciones, propiciando, además, que empresas europeas puedan participar en nuestro mercado y nuestras empresas, por el contrario, no puedan acceder a concursos en otros países en igualdad de condiciones, no porque la propuesta lo prohíba, sino por la regulación de sus sistemas nacionales de transporte.

Hubiera sido más eficaz si, como cuestión previa a la adopción del Reglamento, se hubiera garantizado que todos los mercados nacionales del transporte de viajeros en autobús, otorgasen condiciones similares de competencia y que existiese una reciprocidad en el número y rentabilidad de sus servicios.

Otro aspecto positivo de la propuesta es la obligatoriedad de contrato, pero con igualdad de trato y transparencia.

No otorgar a todos los operadores oportunidades equivalentes a la hora de competir, puede suponer una vulneración del principio de igualdad de trato consagrado en el Tratado constitutivo de la UE.

Resulta paradójico que la propuesta contemple en su título la aplicación para los servicios de transporte de viajeros en autobús y por ferrocarril, y que en su articulado se establezca la adjudicación directa para el transporte por ferrocarril. Ambos modos deben estar sometidos a las mismas condiciones de competencia. Otorgar al transporte ferroviario este trato de favor al quedar excluido total y completamente de los procedimientos de adjudicación de contratos de servicio

público, vulnera los principios de transparencia e igualdad de trato de los operadores en competencia. No puede remitirse su solución al paquete ferroviario, porque en él se contempla el ámbito internacional no el nacional.

Consideración similar puede hacerse respecto a los tranvías, cuya motivación en la propuesta acerca de un supuesto interés histórico o finalidad turística, no es suficiente para su exclusión, ya que es un modo en expansión que compite con el transporte en autobús.

4. PAPEL FUNDAMENTAL QUE DESEMPEÑA EL AUTOBÚS EN CUANTO A INSTRUMENTO IDÓNEO PARA GARANTIZAR EL DERECHO A LA MOVILIDAD DE LOS CIUDADANOS

Existe la tendencia a situar el autobús en un plano residual y hasta marginal con respecto a otros modos como son los de rodadura fija, llámense tranvía, metro ligero, etc.

El modo ferroviario deslumbra porque tiene unas connotaciones de modernidad y progreso que las empresas consultoras dedicadas a la implantación de estos sistemas se encargan muy hábilmente de resaltar, además de la enorme presión que ejercen las grandes empresas ferroviarias. Hay que destacar que mientras un sistema tranviario tiene un coste que ronda los 25 millones de euros por kilómetro, una plataforma reservada para el autobús oscila entre los 10 y 15 millones y tanto la efectividad como eficacia del sistema es idéntica.

El transporte en autobús ofrece innumerables beneficios:

-Es eficaz: aún no contando con todas las medias de potenciación y promoción, porque en ocasiones la promoción y la potenciación quedan en meras declaraciones de intenciones cuando llega el día del transporte europeo o similar.

-Es seguro: sus cifras de accidentalidad son muy reducidas y, en muchas ocasiones, y sobre todo en el ámbito interurbano, cuando se produce un accidente el autobús es sujeto pasivo, viéndose involucrado en el accidente que producen

otros agentes en la vía pública.

-Es cómodo: España cuenta con una flota de autobuses que no tiene nada que envidiar, al contrario, a muchos países de nuestro entorno, con una flota y con unos niveles de confort muy aceptables.

-Es accesible: en los últimos años se ha hecho un gran esfuerzo para facilitar el acceso y el desplazamiento de las personas con movilidad reducida.

-Es flexible: se adapta fácilmente a todas las posibles eventualidades que se presenten en una ciudad, asegurando la movilidad de miles de ciudadanos.

-Es respetuoso con el medio ambiente: se atribuye muchas veces al transporte en autobús que contamina, sin embargo, las cifras que se utilizan para ello son las del transporte por carretera en general, incluyendo ahí al vehículo privado y al transporte de mercancías, pero lo cierto es que los autobuses, después de la entrada progresiva de la normativa Euro, han reducido muy sensiblemente sus niveles de contaminación.

-Es económico: porque no requiere para su prestación y para garantizar la movilidad inversiones millonarias como otros modos.

A pesar de todas estas bondades que sitúan al transporte en autobús como la mejor opción para garantizar la movilidad de los ciudadanos, el sector considera necesaria la coexistencia de los diferentes modos de transporte, si bien, con igualdad de trato, y no potenciando unos en detrimento de otros.

5. EL PROBLEMA DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO. NECESIDAD DE UNA LEY BÁSICA DE FINANCIACIÓN

Es una asignatura pendiente que ningún Gobierno, con independencia de su signo político se atreva a otorgar, sin duda porque subyace el tema de la financiación local en general.

Desde 1983, y en cumplimiento de lo establecido en la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, el Estado, en las correspondientes Leyes de Presupuestos Generales del Estado, contempla unas partidas destinadas a subvencionar el déficit del transporte urbano de los Ayuntamientos con población superior a 50.000 habitantes. Utiliza para hacer el reparto criterios injustos: por el momento en que se hace el Ayuntamiento nunca sabe cuánto va a percibir, por la forma en que se hace -ya que no contempla criterios objetivos- y por la propia cuantía de las subvenciones -poco menos que testimonial si se comparan con lo que asigna por otras vías a Madrid y Barcelona-. Hay que destacar que el criterio que prima a la hora de establecer el reparto de la subvención es el del déficit, con lo cual, tanto las empresas como los Ayuntamientos en esta situación deficitaria no tendrán un interés excesivo en corregir la situación, ya que cuanto mayor sea el déficit, mayor será la subvención. En definitiva, se trata de un sistema totalmente injusto.

Se trata de una materia que debe ser definitivamente regulada para suprimir las desigualdades que se originan entre los servicios de distintas ciudades y entre los propios usuarios, siendo necesaria una Ley que establezca un marco estable de financiación, haciendo más justa y transparente la distribución de los medios financieros de origen público, que están alcanzando niveles insostenibles.

Después de la STC de 1996, el encuadramiento del tema de financiación sigue siendo el mismo que con anterioridad porque el que la competencia legislativa ordinaria en materia de transporte urbano se atribuya a las CC.AA. -lo que se cuestionaba-, no descarta que el Parlamento del Estado pueda regular con carácter básico la acción subvencional central, fijando objetivos y directrices para asegurar las mismas posibilidades de obtención y disfrute del "derecho al transporte" por parte de todos los ciudadanos, posibilidad de regulación básica que el propio Alto Tribunal ha reconocido en anteriores Sentencias, entre ellas la de febrero de 1992.

Papel de los tres niveles de la Administración en la ordenación del transporte urbano.

a) Cometido del Estado:

El Estado carece de competencia organizadora por tratarse de un transporte de carácter intracomunitario, pero ello no implica que, en su condición de sujeto político central, no tenga "interés" en el funcionamiento del transporte urbano y metropolitano, interés que comporta la obligación de cofinanciar, y a su vez, el derecho de definir la política económica en relación con el coste social del transporte colectivo urbano y metropolitano.

Y desde el punto de vista energético y medio ambiental, resulta de interés para toda la colectividad nacional potenciar la utilización del transporte colectivo dado el coste en divisas que implica la importación de petróleo, así como el deterioro ambiental que implica la utilización masiva del vehículo privado.

En este orden de cosas, siguiendo la legalidad constitucional, y más allá del reparto competencial, se puede hacer mención a cómo el Estado viene obligado a:

- Garantizar un nivel mínimo en la prestación de los servicios públicos fundamentales en todo el territorio nacional, haciendo efectivo el principio de solidaridad (artículo 158.1 CE y 15 LOFCA).
- Asegurar la uniformidad de las condiciones de vida más allá del territorio de una Comunidad Autónoma (artículo 19 y 132.2 CE).
- Asegurar la libre circulación y establecimiento de las personas -derecho al transporte- (Artículo 19 y 132.2 CE).
- Asegurar que la libertad y la igualdad de los ciudadanos y de los grupos en que se integran sean reales y efectivas, salvando los obstáculos que impidan y dificulten su plenitud (artículo 9.2 y 139.1 CE).
- Velar por la utilización racional de todos los recursos con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida (artículo 45.2 CE).

- Garantizar la defensa de los usuarios, protegiendo la seguridad y sus legítimos intereses (artículo 51.1 CE).
- Garantizar la uniformidad de las condiciones básicas en el libre ejercicio de los derechos individuales (artículo 149.1.1ª CE).
- Promover las bases y la coordinación de la planificación, en general, de la actividad económica (artículo 149.1.13ª CE).

Todo lo cual avala cuanto se ha dicho sobre cómo, más allá del reparto competencial, el funcionamiento eficaz de los transportes urbanos y metropolitanos trasciende, en lo social y en lo económico, al ámbito de toda la colectividad nacional. Lo que justifica que, sin menoscabo de las competencias municipales y de las CC.AA, se establezca una estrategia general para alcanzar un sistema de financiación múltiple en que intervengan los tres niveles de Administración y, cuyo apoyo habrá de encontrarse en una Ley Básica de Financiación concertada con las CC.AA.

Así pues, en resumen, cabe señalar que, si bien el Estado carece de competencia organizadora sobre el transporte urbano y metropolitano, le incumbe coadyuvar a su sostenimiento, dado el interés general que comportan, lo que le debería llevar a dictar, en colaboración con las CC.AA, una normativa básica que regule la acción subvencional. Y a fin de hacer desaparecer posibles suspicacias sobre la creencia de que con ello se aspira a vigorizar las competencias estatales, conviene indicar que el mayor opositor a la aprobación de una Ley Básica de financiación ha sido el Ministerio de Hacienda, ya que al quedar objetivadas por vía de Ley sus obligaciones con Municipios y CC.AA se vería limitado su actual margen de negociación.

b) Cometido de las CCAA:

El Alto Tribunal no ha hecho sino reafirmar lo ya establecido en su anterior Sentencia de 12 de diciembre de 1985, reconociendo la potestad legislativa de las CC.AA sobre el transporte urbano y metropolitano, precisamente por tratarse de

un transporte intracomunitario, lo que tampoco era objeto de discusión. Recuérdense cómo a partir de los Estatutos de Autonomía, han sido los Parlamentos autonómicos los que han venido promoviendo las leyes de transporte metropolitano de Madrid, Barcelona, Valencia, etc. Por tanto, la única novedad que implica la STC estriba en que, al desaparecer ahora el carácter supletorio de la LOTT, se invita a las CC.AA a rellenar el vacío legislativo, promoviendo sus propias leyes sobre transporte urbano.

Por tanto, en resumen, cabe señalar que a las CC.AA les corresponde:

En cuanto al transporte urbano:

- Aportar las leyes concernientes a los mismos.
- Aportar ayudas financieras complementando la acción subvencional del Estado.
- Coordinar las actuaciones en materia de transporte con la política de ordenación del territorio.

En cuanto al transporte metropolitano:

- Aprobar las leyes concernientes a los "Planes Intermodales de Transporte" llamados a integrar los distintos servicios en sistemas intermodales -artículo 59 LRRL-.
- Crear áreas metropolitanas, como entidades "ad hoc" para la prestación de servicios de transporte metropolitano.
- Aportar también ayudas financieras, complementando las subvenciones del Estado.

Así pues, en cuanto al cometido de las CC.AA, se produce una importante diferenciación -según se trate de transporte urbano o metropolitano-, ya que si bien en cuanto al primero, la Comunidad Autónoma no puede inmiscuirse en su organización -que corresponde plenamente al respectivo Ayuntamiento-, en cuanto al segundo, la Comunidad Autónoma sí participa en su organización desde el momento que se trata de un sistema supramunicipal.

c) Cometido de las entidades locales:

La STC no ha venido a alterar en nada el cometido propio de los entes locales en materia de transporte urbano y metropolitano, ya que cuando establece "la competencia para su regulación corresponde a las CC.AA", la Sentencia se está refiriendo a la regulación legislativa, lo que en nada afecta a la ordenación y organización de los servicios que, conforme a la LBRL, corresponde a los Entes Locales. Pero dicho ello hay que reiterar que, al igual que ocurre con las CC.AA, el cometido propio de los Entes locales difiere sustancialmente según se trate de transporte urbano o transporte metropolitano, por la sencilla razón de que mientras el transporte urbano es de plena jurisdicción municipal al no rebasar el propio término municipal, el transporte metropolitano implica la organización de un sistema supramunicipal, en cuanto integra en un sistema multimodal servicios de diversos municipios junto con otros de la respectiva Comunidad Autónoma, por lo que su ordenación puede ser atribuida por ésta a una entidad "ad hoc" - Consorcio, Área Metropolitana, etc.-, en las que deban integrarse los Municipios (casos de Madrid y Barcelona).

La Ley de Financiación deberá incidir en dos apartados: primero, en la fijación de una subvención (estatal, autonómica o foral, en su caso) a los municipios, adecuada a las necesidades globales de financiación con unos criterios de reparto objetivos, predeterminados e independientes de los déficits de las explotaciones del Servicio Público.

Y en segundo lugar, deberá establecer un mecanismo legal para que los municipios puedan obtener de sus propios ciudadanos los recursos financieros que precisan para desarrollar su Política de Movilidad, bien por la vía fiscal, bien por otros cauces.

En cuanto al primero de los aspectos, ha de definirse legalmente la necesidad real de subvención, cuantificándola en función del coste medio teórico del servicio público de una muestra de ciudades representativas y de forma precisa, objetiva y real. Deberá definirse una fórmula que cuantifique la necesidad de servicio público en función de datos objetivables como número de habitantes, extensión territorial

y población flotante, entre otros. Teniendo en cuenta el coste global del servicio calculado de manera teórica, en función de los elementos que se determinen, se debería asignar por ley un porcentaje a cubrir por la vía de la financiación estatal, autonómica o foral, según los casos.

Se debería determinar, por diferencia, la cuantía que habrán de financiar los diferentes Ayuntamientos para atender a las necesidades económicas del servicio público de transporte urbano teórico. Estas necesidades se deberían cubrir por los municipios, en parte con los ingresos que genere el propio servicio de transporte, y en parte por la vía de financiación que los Ayuntamientos determinen, sea fiscalmente -para lo que deberán contar con instrumentos legales que así lo permitan-, o estableciendo cualquier otro criterio que permita evaluar el coste social que necesita ser cubierto por la financiación pública municipal.

6. LA NECESARIA PROMOCIÓN Y POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

La competencia que ejerce el vehículo privado, principal competidor del sector, hace intransitable las ciudades, compromete el desarrollo económico y empeora las condiciones de vida de los ciudadanos, por lo que son necesarias las adecuadas medidas de promoción y potenciación del transporte colectivo. Esta situación de caos circulatorio, sólo puede superarse si existe la alternativa de un transporte colectivo de calidad: mediante la reserva de espacios exclusivos para el transporte público (carriles-bus por ejemplo), siempre que sean respetados; prioridad semafórica; establecimiento de servicios ajustados a la demanda de los usuarios; condiciones de comodidad, tanto en los vehículos como en las paradas; información suficiente y fiable permanentemente, etc.

El transporte público es mucho más económico para la sociedad e internaliza todos los costes, ya que los compensa a través de los diferentes impuestos que soporta.

Hay otras cuestiones no menos importantes pero comunes a otros modos de transportes que igualmente deben abordarse como, por ejemplo, las nuevas tecnologías, sistemas de pago, etc., que están contribuyendo y continuarán

haciéndolo en el futuro a mejorar el funcionamiento del transporte público en aras, entre otros aspectos, a la sostenibilidad de la eficiencia energética, para hacerlo cada día más atractivo para la sociedad en su conjunto en su lucha contra el vehículo privado. La demanda de los ciudadanos es cada vez más exigente y, para desarrollar ese transporte cada vez más personalizado, las nuevas tecnologías permiten ofrecer un servicio a la medida del cliente.

7. LAS EMPRESAS DE GESTIÓN PÚBLICA EN EL SECTOR

Existen en el sector un número importante de empresas de gestión municipal, que en muchos casos accedieron a los servicios en unas circunstancias que hacían imposible su prestación por las empresas privadas.

Aquellas situaciones están ampliamente superadas, y las empresas privadas reclaman esa actividad que, aunque se trate de servicios públicos, es una actividad de tipo económico y debe estar prestada por empresas privadas que son las que aportan riqueza y bienestar al país. En los tiempos que corren, de transparencia, competencia, etc., debe acometerse la privatización de las empresas municipales de transporte urbano, que no compiten en igualdad de condiciones con el resto, ostentando una serie de privilegios que distorsionan la competencia. Sencillamente, y a título de ejemplo, la Ley del Impuesto sobre sociedades limita la bonificación del 99 por 100 correspondiente a las rentas derivadas de la prestación de determinados servicios de las entidades locales a las empresas públicas y entidades dependientes del Estado o de las Comunidades Autónomas, excluyendo de su aplicación a las empresas mixtas o de capital íntegramente privado. Privilegios que se consagran a nivel europeo cuando se promulga una norma, el Reglamento de Obligaciones de Servicio Público, cuya eficacia ha quedado totalmente desvirtuada con respecto a lo que fue la filosofía inicial del proyecto, estableciendo un gran número de excepciones.

En esta línea, la CEOE, en su documento "Plan Estratégico para la Economía Española 2008-2011", propone como una de las Acciones para el Sector del Transporte, la defensa de la iniciativa privada y de la economía de mercado, y la privatización de todas las empresas públicas.

Cierto es que la Administración Central ha seguido una trayectoria privatizadora; sin embargo, no es así en el caso de la Administración Autónoma y de la Local que, lejos de acometer privatizaciones, han incrementado notablemente el número de empresas públicas.

Y por lo que respecta al sector de transporte urbano, el momento actual de dificultades económicas es el idóneo para insistir en la petición de privatización, recortando las fuentes que generan más déficit. La demostrada capacidad de gestión de la empresa privada y su aportación a la riqueza y bienestar del país, justifican la petición de privatización del sector.

El Estado nunca es un buen empresario, porque no es su misión, y la empresa pública sólo está justificada en los supuestos en que no sea posible la iniciativa privada.

IV. PROPUESTAS DEL SECTOR

1. ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DEL MERCADO

- Es necesario recuperar la unidad de mercado por las asimetrías y los efectos frontera o desigualdades que colocan a las empresas de manera desigual ante el mercado. Por ello, es necesaria la coordinación administrativa y normativa.
- Reequilibrar la oferta a la demanda de transporte regular de uso general, mediante fórmulas que permitan flexibilizar la oferta de transporte.
- Apuesta por la racionalización en la Gestión de la Oferta de transporte: Se debe evitar el crecimiento del sistema de transporte basado en la acumulación de redes y servicios superpuestos entre sí, tal como ha pasado hasta ahora en muchos casos. En el nuevo enfoque de la movilidad sostenible, debería apostarse por soluciones estructurantes de movilidad particularizadas para cada corredor, en las cuales, cada modo de transporte, juegue un papel diferente en función de la realidad económica, social y ambiental de cada caso.

- La actividad discrecional y turística, con su problemática singular, contribuye de manera decisiva al desarrollo de otras actividades económicas, especialmente el turismo. Por ello, habría de recibir unas medidas específicas de apoyo que fomenten su consistencia económica, su rendimiento empresarial y su estabilidad. En esta línea de consideraciones, se debería elaborar un programa específico de fortalecimiento de su tejido empresarial, que contemple los aspectos relacionados con la concentración, fiscalidad, costes y calidad en la prestación de los servicios.
- Los servicios regulares de uso especial, de escolares y trabajadores, precisan de la suficiente estabilidad para mantener sus niveles de calidad y afrontar ciclos periódicos de renovación de flota. Para ello, requieren un Plan de medidas urgentes que contemple, entre otras, la elaboración de un protocolo para la contratación de esta clase de servicios de forma que se prime la calidad y la seguridad sobre el precio, la contratación plurianual mínima, un régimen tarifario específico y mecanismos de incentivación y apoyo a la renovación del parque, en todas y cada una de las autonomías. En algunos supuestos concretos, habría de estudiarse la flexibilización de su uso para la optimización de su red.
- Promover la coordinación de los sistemas de transporte, a nivel intramodal e intermodal, desarrollando políticas de diversa naturaleza (inversión, ordenación, gestión) que favorezcan el máximo aprovechamiento de las infraestructuras y redes de transporte.

2. ACTUACIONES FISCALES Y ECONÓMICAS

- Incorporación de la variación del precio del combustible en la fórmula polinómica de revisión de las tarifas de los servicios regulares.
- Creación de un marco legislativo de financiación del transporte urbano, que asegure a autoridades municipales, operadores y usuarios los medios necesarios para prestar un servicio que en muchas ocasiones trasciende del interés

puramente local, incentivando a aquellas corporaciones locales que apliquen una mayor cobertura tarifaria, en relación con los costes reales.

- Acometer la necesaria externalización de la gestión desarrollada por las empresas públicas de transporte de viajeros en el ámbito urbano, para posibilitar generar recursos que financien el sistema. Introducción de la prestación privada de líneas en el ferrocarril, con procesos similares al de viajeros por carretera, con la asignación de surcos mediante concursos. Hay que resaltar, una vez más, que proveer servicios públicos no implica necesariamente prestarlos.
- Establecimiento de mecanismos eficaces de compensación económica por las Obligaciones de Servicio Público que satisfacen las empresas operadoras de transporte, y definir políticas públicas de apoyo a inversiones en flota y tecnologías de apoyo a la explotación para la mejora de la calidad del servicio en zonas de débil tráfico.
- El transporte en autobús es el modo más flexible, accesible y universal, y garantiza el derecho a la movilidad consagrado en nuestra Constitución. Por eso, para potenciar su uso es necesario el establecimiento del IVA superreducido (4%).
- Eliminación o compensación del céntimo sanitario para el transporte público, en aquellas comunidades autónomas que aún no lo han hecho.
- La modificación de la Directiva 2006/96, que regula la fiscalidad sobre la energía, contempla la exención fiscal por la energía utilizada por el ferrocarril, trolebús, metro y tranvía, dejando fuera al autobús cuando es el modo de transporte colectivo de viajeros más universal y más accesible. Por ello, en la modificación que actualmente se está realizando, debería contemplarse esta posibilidad por el Gobierno español.

- Establecimiento de medidas legales que permitan una gestión tarifaria similar a la del ferrocarril, con tarifas valle, llano y punta, en aras a una mayor flexibilidad.
- Establecimiento de medidas para restablecer el equilibrio concesional.

3. ACTUACIONES LABORALES Y DE FORMACIÓN

- Es necesaria la promulgación, con carácter de urgencia, de una Ley de Huelga en los servicios públicos, en la que se determinen los criterios para la fijación y cumplimiento de los servicios mínimos.
- Se debe tener en cuenta, en la negociación colectiva, la productividad de las empresas, evitando que las subidas salariales sean superiores a ésta.
- Para poder afrontar los retos relacionados con la formación, es necesario dotar de más y mejores medios al sector.
- Para poder dotar al sector de la suficiente flexibilidad organizativa, es necesaria la reforma del Real Decreto 902/2007 para adaptarlo a la Directiva 2002/15, especialmente en los servicios de transporte urbano.

4. OTRAS ACTUACIONES

- Elaboración de un Plan de establecimiento de carriles-bus, plataformas reservadas, estaciones de autobuses, terminales de autobuses en las estaciones y los aeropuertos, así como áreas de aparcamiento gratuitas alrededor de las estaciones para el transporte de personas, que cuente con la debida financiación presupuestaria.
- Introducir políticas públicas de mejora de la imagen de los transportes colectivos, introduciendo campañas de marketing y comunicación, que promuevan la movilidad sostenible y un mayor uso del transporte público.

- Proponer el fomento de la I+D+i en el desarrollo de sistemas de monitorización, telemetría, control remoto de consumos de energía y generación de emisiones, y sistemas inteligentes de transportes implementables en flotas de vehículos de amplia escala. Incentivar la concesión de ayudas públicas realmente eficaces para el desarrollo y aplicación de este tipo de sistemas.
- Plan de modernización de las estaciones de autobuses con nuevos servicios de seguridad, gestión de andenes, gestión de PMR's, etc., que igualara con los aeropuertos y las estaciones de ferrocarril la calidad percibida por el cliente.

EL TRANSPORTE POR CARRETERA DE MERCANCÍAS

I. INTRODUCCIÓN

Los siguientes indicadores sobre el sector de transportes de mercancías por carretera, presentados en el Observatorio de Mercado de Transportes publicado por el Ministerio de Fomento, dan una visión clara de la relevancia del mismo en la economía del país:

- Según datos de la Encuesta Anual de Servicios del INE, en el 2005 la aportación más importante dentro del sector de transportes fue la del transporte por carretera, con un 66,3% respecto al VAB al coste de los factores (precios corrientes).
- Según la Encuesta de Población Activa, en el año 2006 el transporte por carretera ocupó a 538.600 personas, lo cual representaba el 62,7% de los ocupados del sector transporte. El transporte de mercancías por carretera ocupa el 86,5% de los ocupados en el transporte por carretera, lo que supone 460.500.
- Según datos de EUROSTAT, el transporte por carretera consumió en el año 2005, incluido el consumo de vehículos de turismo, el 79,6% del total de la energía consumida en España en la actividad de transporte.
- El precio de los carburantes de automoción, tanto en España como en el mercado internacional, ha sufrido fuertes oscilaciones durante el último año, pasando por un fuerte incremento hasta mediados de 2008 y con una tendencia a volver a precios anteriores en los últimos meses.
- En cuanto al reparto modal del transporte interior e interurbano de mercancías, el transporte de mercancías por carretera realizó en el año 2005 el 83,7% de las toneladas-kilómetro producidas. Esta participación del transporte de mercancías

por carretera ha crecido en los últimos años, pues en 1985 representaba tan solo el 69,6%.

- La carretera ha pasado de ser el medio utilizado para transportar el 5,6 % de las exportaciones e importaciones durante el año 1975, a ser el modo utilizado para el 27 % de las mismas en la actualidad.
- Según fuentes de la consultora DBK, la facturación en 2007 alcanzó los 19.200 millones de euros con un crecimiento del 7,3% respecto al año anterior.

Atendidos los datos presentados, se puede señalar que el transporte por carretera de mercancías es un sector impulsor de la economía, inversor e innovador, con capacidad de sacrificio, e imprescindible por su eficiencia y eficacia demostrada, que atraviesa momentos muy difíciles debidos -entre otras cosas- a la continua oscilación de los precios del crudo y otros costes, el importante receso de la demanda, la falta de liquidez en los mercados financieros, y al exceso de regulación normativa de ámbito estatal y europeo que limita el desarrollo de la actividad.

La flota española se caracteriza por sus impulsos renovadores en favor de la sostenibilidad, con inversión en vehículos de las categorías Euro más avanzadas. Se trata de un sector inmerso en un proceso interno de concentración, con elevación de la media de vehículos por empresa, de cara a reforzar la estructura empresarial y a mejorar la capacidad comercializadora y de servicio.

La estructura empresarial adolece de una gran dispersión, aunque ésta se ha reducido de forma importante en los últimos años. En 1999 el 73,7% de las empresas de transporte público con vehículos pesados, tenía un solo vehículo. En la actualidad esta cifra se ha reducido hasta el 54,6%.

Es uno de los sectores más regulados y uno de los pocos que exige requisitos de carácter cualitativo y cuantitativo para acceder al mercado, lo cual redundará en su nivel de profesionalidad.

La actividad del Sector se regula fundamentalmente a través de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), el Reglamento (ROTT) y las Ordenes Ministeriales que lo desarrollan.

Desde 1999 se inicia en España una tendencia liberalizadora, que culmina su actuación con la creación reciente de una nueva autorización de empresa frente a las anteriores autorizaciones referidas al vehículo.

Con fecha 10 de marzo de 2009, según datos del Ministerio de Fomento, el parque de autorizaciones de vehículos pesados de transporte público de mercancías con tracción propia (rígidos y tractoras) suma 296.665 vehículos pesados y 76.066 ligeros.

Transporte de mercancías. Servicio público.

Vehículos pesados

Distribución de Autorizaciones por Comunidad Autónoma y Clase

Fecha: 10-03-2009

Comunidad Autónoma	TD-A	MDP-N	MDP-C	MDP-L	MDP-P	MDP-A
Andalucía	0	42633	4	5		
Aragón	0	12712	1	1		
Asturias	0	7202	0	0		
Baleares	0	5835	0	0		
Canarias	3	261	2	907	1	7991
Cantabria	0	5248	0	0		
Castilla y León	0	21237	0	0		
Castilla La Mancha	0	19219	0	0		
Cataluña	0	44288	0	0		
Ceuta	0	141	0	0		
Extremadura	0	6333	0	0		
Galicia	0	19265	1	1	2	1
La Rioja	0	2735	0	0		
Madrid	0	28168	0	2		
Melilla	0	84	0	0		
Murcia	0	14775	0	0		
Navarra	0	5392	0	1		
País Vasco	0	14093	0	0		
Valencia	0	38120	0	1		
TOTAL	3	287741	8	918	3	7992

N=Nacional, C=Comarcal, L=Local, P=Provincial, A=Autonómico

Transporte de mercancías. Servicio público. Vehículos ligeros

Distribución de Autorizaciones por Comunidad Autónoma y Clase

Fecha: 10-03-2009

Comunidad Autónoma	MDL-N	MDL-P	MDL-A	MDSL-A
Andalucía	9682	0	14	1984
Aragón	2396	0	0	0
Asturias	1710	0	0	0
Baleares	1185	0	0	0
Canarias	850	1	4441	0
Cantabria	749	0	0	0
Castilla y León	3611	0	0	0
Castilla La Mancha	3305		0	0
Cataluña	12718	0	7	3263
Ceuta	37	0	0	0
Extremadura	1538	0	0	0
Galicia	3136	19	1034	0
La Rioja	350	0	0	0
Madrid	11491	0	0	0
Melilla	45	0	0	0
Murcia	1959	0	0	0
Navarra	1059	0	0	0
País Vasco	4100	0	1	
Valencia	5380	0	1	0
TOTAL	65301	20	5498	5247

N=Nacional, P=Provincial, A=Autonómico

II. SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICA

1. SITUACIÓN ACTUAL

Desde que en el Ministerio de Fomento empezó a realizarse la encuesta Permanente de Transporte de Mercancías en el año 1999, el transporte de mercancías por carretera hasta octubre de 2008, ha aumentado en un 124% en toneladas transportadas, en un 96% en las toneladas-kilómetro producidas y en un 93% en los kilómetros recorridos en carga.

Es curioso que, en este ámbito temporal, el número de toneladas transportadas haya crecido mucho más que el número de kilómetros y de toneladas-kilómetro

producidas, por lo que el número de kilómetros recorridos se ha reducido. Esta reducción puede deberse a la modificación de la normativa social que se ha producido durante este periodo, que somete a límites más estrictos los tiempos de conducción de los conductores de camiones y los tiempos de trabajo de todo el personal móvil. Esta explicación encaja con la impresión generalizada por parte de los operadores sectoriales, que han padecido pérdidas importantes de productividad como consecuencia de la entrada en vigor de la nueva normativa social.

Dentro del transporte internacional por carretera en Europa, el principal punto de destino de nuestras exportaciones (18 millones de toneladas sobre un total de 38 millones en el año 2004) y de origen de nuestras importaciones (22 millones de toneladas sobre un total de 41 millones en el 2004) es Francia, seguida a gran distancia de Alemania (6 millones de toneladas), Portugal (5 millones de toneladas), Italia (4 millones), Holanda, Bélgica y el Reino Unido.

La crisis económica se ha notado de forma bastante importante en el sector del transporte de mercancías por carretera. Durante los tres primeros trimestres del 2008 se ha producido una reducción del número de toneladas transportadas en servicio público del 5,8%.

Si se comparan los datos de tonelada transportada/tonelada ofertada, más indicativos de la situación del mercado en cuanto tienen en cuenta el número de vehículos disponibles, la situación de reducción es generalizada. El índice en el transporte público se ha reducido un 14,2% en los tres primeros trimestres del 2008, un 15,2% en el intrarregional, un 12,5% en el interregional y un 4,2% en el internacional.

En toneladas kilómetro, según la encuesta permanente, se ha producido una reducción del 2,7% en el transporte público de mercancías durante los primeros tres trimestres del 2008: Un 6,4 % en el intrarregional, un 3 % en el interregional y un crecimiento prácticamente nulo del 0,4% en el internacional.

En la relación tonelada-kilómetro producida/tonelada-kilómetro ofertada, que refleja el índice de aprovechamiento de la flota, se está produciendo una reducción generalizada del 11,4 % en el global, del 14,8% en el intrarregional, del 11,6% en el interregional y del 8,6 en el internacional.

En el número de kilómetros recorridos por los vehículos a 30 de septiembre de 2008 se había producido una reducción del 2,8% en el global, del 4,6% en el intrarregional, del 3% en el interregional y del 0,9% en el internacional.

En el número de kilómetros producidos por vehículo durante los primeros tres trimestres del 2008 se han producido también descensos notables en el transporte público: de un 11,4 % en el global, de un 13,1% en el intrarregional, del 11,6% en el interregional y del 9,7% en el internacional.

De todo lo anterior se puede deducir una reducción generalizada de actividad en el transporte por carretera. La reducción es más acusada, en general, en el transporte privado que en el transporte público. Dentro del transporte público la reducción es más importante en el transporte de ámbito inferior al regional que en el de ámbito nacional. El transporte internacional ofreció en el 2008 todavía algunas cifras de crecimiento de actividad, si se contempla en términos absolutos, pero no si se mide en relación a la capacidad de transporte disponible.

Sin circunscribirse a los datos del último año, en que la crisis económica ha dejado sentir su peso, la reducción en el número de kilómetros realizado por vehículo puede imputarse también a la pérdida de flexibilidad inducida por la entrada en vigor de la nueva normativa social.

El actual escenario de crisis económica mundial ha venido a empeorar la situación del sector, que desde agosto de 2007 ya venía advirtiendo síntomas de desaceleración en la actividad, unido a los problemas derivados del encarecimiento de los precios del crudo hasta finales del primer semestre de 2008.

Por otra parte, la falta de liquidez en los mercados financieros está suponiendo un fuerte revés para obtener financiación, para llevar a término las operaciones de inversión y para hacer frente a los problemas de tesorería de las empresas.

Según el Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera, los costes a 31 de octubre de 2008 con respecto al 31 de octubre de 2007 para un vehículo articulado de carga general se incrementaron un 6,3%. El elemento que incidió más en este incremento es el del precio del combustible, que supuso el 35,4% del total de costes directos, que aumentó un 11%. Las dietas y gastos de personal, que supusieron el 34,8% de los costes directos según el mencionado observatorio, sufrieron incrementos en torno al 4%. Otros incrementos de costes, como los financieros, debidos al incremento de tipos de interés, aunque fueron en porcentaje superiores (el 12,9%) incidieron menos, puesto que supusieron sólo el 2,5% de los costes directos medios.

Durante el último trimestre, debido a la incidencia del precio del gasóleo, el observatorio reflejó datos negativos. De 31 de julio de 2008 a 31 de octubre de 2008, los costes medios de un vehículo articulado de carga general se redujeron alrededor de un 4,9%, debido a que el gasóleo lo hizo en un 15,4%.

Por lo tanto, se produjo un incremento de costes importante durante el último año, bastante superior a la inflación. La tendencia durante los últimos meses parece invertirse, debido a la evolución del precio del gasóleo.

Asimismo, la repercusión que sobre el coste social de las empresas está generando la reglamentación social europea y las nuevas normativas en temas de seguridad, contaminación ambiental, control, tiempos de trabajo, fiscalidad, etc., están suponiendo un gran esfuerzo para las empresas.

El incremento de los costes de producción, unido al exceso de oferta generado por la reducción de la actividad económica, están provocando en el sector una política agresiva de precios por mantener las cuotas de mercado.

Según el Observatorio de Precios del Transporte de Mercancías por Carretera, los incrementos de precios venían siendo inferiores en la medida en la que aumentaba la distancia recorrida.

Sin embargo, desde el año 2005 los incrementos de los precios para los trayectos a distancias superiores a los 300 kilómetros son superiores al resto.

Desde 1999 a octubre del 2008, los incrementos acumulados de precios fueron del 40,4%. El precio del transporte a más corta distancia aumentó el 51,8%, mientras que el del transporte a larga distancia lo hizo un 36%.

Los precios del 31 de julio a 31 de octubre de 2008 se incrementaron con respecto al mismo trimestre del año anterior un 1,4%. Para corto recorrido (hasta 50 Km.) el incremento fue del 1,4%; entre 51 y 100 Km. el incremento fue del 1,9%; y de 101 a 200 Km. se produjo una reducción en el precio del 0,8%. Entre 200 y 300 Km. se produjo un incremento del 1,3% y para el transporte de larga distancia (superior a 300 Km.) el incremento fue del 2,4%.

El incremento, comparativamente superior para el precio del transporte a larga distancia, se debió probablemente a la mayor incidencia del precio del gasóleo.

Durante el último año los costes directos, según las estadísticas oficiales, se incrementaron un 6,1%. Los precios solamente un 1,4%. Es evidente que, debido a la debilidad de la demanda (reducción del número de toneladas en un 5,8%, en las toneladas-kilómetro en un 2,7% y en el número de kilómetros recorridos en un 2,8%; reducciones en relación a la oferta muy superiores en todos los casos), los transportistas no consiguieron repercutir sus incrementos de costes.

Por lo tanto, las fórmulas establecidas en los acuerdos del 2005 y modificadas en los de 11 de junio de 2008, e introducidas en la Orden Ministerial que regula las Condiciones Generales de Contratación de 29 de abril de 1997, tendentes a establecer, salvo pacto contrario, un mecanismo automático para repercutir los incrementos en el precio del gasóleo, no han alcanzado los resultados esperados.

2. ENTORNO FUTURO

DAFO del Sector:

<p><u>FORTALEZAS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Importancia en el contexto social y económico. ▪ Flexibilidad y adaptación. ▪ Modo pujante en la cuota de mercado. ▪ Tendencia a la concentración empresarial. ▪ Rejuvenecimiento de la flota. ▪ Reducción porcentaje viajes en vacío. ▪ Fiabilidad en plazo entrega mercancía. ▪ Escasez de transporte ferroviario. 	<p><u>DEBILIDADES</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Atomización. ▪ Elevado crecimiento de la oferta. ▪ Falta prestación de servicios más amplios. ▪ Niveles decrecientes de rentabilidad. ▪ Menor nivel unitario de carga que otros modos. ▪ Escasa capacidad de gestión. ▪ Siniestralidad y bajas laborales. ▪ Escaso interés por transporte intermodal. ▪ Costes externos. ▪ Elevada congestión de la red.
<p><u>AMENAZAS</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Escenario futuro de baja rentabilidad. ▪ Previsible internalización costes externos. ▪ Cuellos de botella en infraestructuras. ▪ Riesgo falta integración intermodal. ▪ Falta de armonización costes a nivel UE. ▪ Disminución Fondos Europeos. ▪ Apoyo a otros modos de transporte. ▪ Deslocalización industrial. ▪ Progresiva regulación sectorial de la UE. ▪ Restricciones y fiscalidad. ▪ Competencia en costes sociales. 	<p><u>OPORTUNIDADES</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Necesidad del servicio puerta a puerta. ▪ Futura demanda de transporte. ▪ Colaboración entre Modos. ▪ Posibilidad flujos con países de Este. ▪ Externalización logística. ▪ Formación y desarrollo cualitativo. ▪ Desarrollo centros y plataformas logísticas ▪ Nuevas tecnologías.

El sector del transporte internacional es un sector sometido, por una parte, a un fuerte crecimiento y, por otra, a una fuerte competencia. La ampliación de la UE con las incorporaciones de Bulgaria y Rumanía representa un aumento de 103 millones de ciudadanos, con las oportunidades de mercado que esto conlleva.

El sistema de autorizaciones bilaterales desaparecerá, pasando a generalizarse el uso de las licencias comunitarias en todos los países miembros de la UE.

En lo que respecta al transporte de cabotaje, se ha acordado aplicar unos períodos transitorios, lo que significa que los operadores de los respectivos países no pueden realizar cabotaje durante los dos o tres años siguientes a su incorporación en la UE, siendo susceptible de ser ampliado.

El entorno en el que, previsiblemente, se desarrollará el transporte de mercancías por carretera estará determinado por la expansión del mercado, el proceso de deslocalización, la diferencia en costes significativos de explotación entre los diversos países europeos, el desarrollo y aplicación de nuevas tecnologías diseñadas para el transporte, las modificaciones en la normativa, el impulso comunitario a la intermodalidad, las permanentes variaciones en la demanda del servicio y el desarrollo conjunto de la logística y la multimodalidad; por lo cual, todos los agentes participantes en el sector a nivel nacional, deben realizar esfuerzos dirigidos a aumentar su capacidad de gestión y a incrementar la competitividad y la eficiencia del transporte de mercancías por carretera, en un contexto definido por la sostenibilidad y la integración del sistema de transportes.

El sector debería intentar resaltar los aspectos positivos de su actividad, para promocionar su imagen.

III. PROPUESTAS DEL SECTOR

1. ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DEL MERCADO

Se considera imperativa la realización de un estudio de caracterización del sector del Transporte y Logística, que permita conocer los actores que intervienen, el tipo de empresas que lo componen, su tamaño, los sectores de actividad de los principales clientes, los recursos, el nivel de intermediación, etc. Así como definir cuál es el mercado logístico, quién tiene su función logística externalizada y quién no, entender y segmentar el mercado. Analizar tendencias y encuadrar el sector dentro de la economía en general como parte de la globalización de la misma

2. ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DE LA LEGISLACIÓN FISCAL Y CARGAS SOCIALES

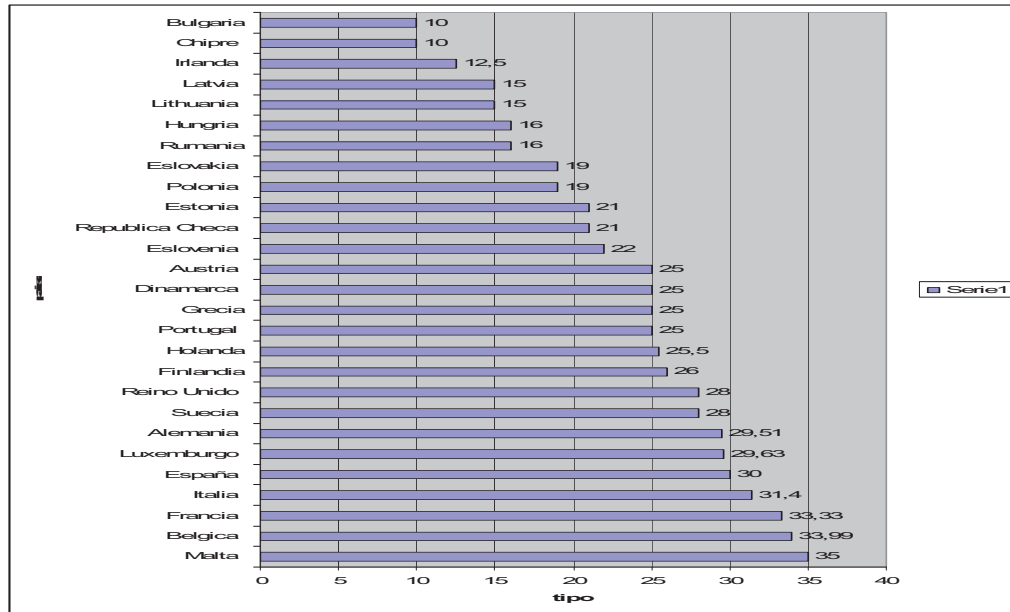
El transporte por carretera tradicionalmente ha estado sometido a cargas fiscales con un doble origen: parte de los impuestos que gravan estas actividades son de carácter transversal, afectando también al resto de actividades económicas, profesionales, etc.; y otra parte son tributos específicos del transporte.

La fiscalidad asociada al transporte rodado viene gravada por el elevado coste de sus externalidades, con un gran número de impuestos, tasas y regulaciones a nivel local, autonómico, nacional y comunitario.

En el IRPF, España presenta el tipo máximo más elevado, si bien el tipo mínimo se sitúa en unos niveles más parecidos al resto de países. Existe la necesidad de una reforma para modificar las escalas.

El Impuesto de Sociedades en España, ofrece uno de los tipos más elevados de los países de la UE, mostrando a su vez una mínima evolución en la última década, al contrario que ha ocurrido en otros estados.

Comparativa del impuesto de sociedades en la UE



Mientras que España se sitúa en un nivel intermedio en cuanto a fiscalidad global, los miembros de más reciente incorporación aún soportan cuantías fiscales totales alejadas del dato español.

El peso de la fiscalidad directa, sobre el total tributado por las empresas españolas, es superior a lo observable en otros países europeos. El elevado tipo del impuesto de sociedades y la progresiva desaparición de ciertas deducciones al mismo, lastran el impacto de la fiscalidad en nuestras empresas.

Destaca el elevado peso que tiene la contribución por parte de la empresa en las cargas sociales, que se halla por encima de los valores medios observables en la UE (Cuadro comparativo del estudio fiscalidad en el transporte 2007).

País	Contingencias comunes (%)	Enfermedad - maternidad (%)	Accidentes laborales (%)	Desempleo (%)	Pensiones familiares (%)	Totales (%)
Alemania						
Empleado	9,75	7,55	0	3,25	0	20,55
Empresa	9,75	6,65	1,33	3,25	0	20,98
						41,53
Francia						
Empleado	6,75	0,75	0	2,4	0	9,9
Empresa	9,9	13,1	2,26	4,35	5,4	35,01
		+0,13% beneficios				44,91
Reino Unido						
Empleado	11,00 *	Ya incluido	Ya incluido	Ya incluido	Ya incluido	-
Empresa	12,80 **	Ya incluido	Ya incluido	Ya incluido	Ya incluido	-
Italia						
Empleado	8,89	0,00	0,00	0,00	0,00	8,89
Empresa	23,81	1,94	3,00	0,00	2,48	31,23
						40,12
Portugal						
Empleado	11,00	Ya incluido	0,00	Ya incluido	Ya incluido	11,00
Empresa	23,75	Ya incluido	1,95	Ya incluido	Ya incluido	25,70
			Variable			36,70
Bulgaria						
Empleado	8,05	3,15	0	1,23	0	12,43
Empresa	14,95	5,85	0,75	2,28	0	23,83
						36,26

* (7542,2€ a 50169,6€); 1%exceso

** (más de 7542,2€)

País	Contingencias comunes (%)	Enfermedad maternidad (%)	Accidentes laborales (%)	Desempleo (%)	Pensiones familiares (%)	Fondo garantía (%)	Formación Profesional (%)	Totales (%)
España								
Empleado	4,7	Ya incluido	0	1,55	0	0	0,6	6,85
Empresa	23,6	Ya incluido	8,82	5,75	0	0,2	0,1	38,47
								45,32

La competitividad de las empresas españolas de transporte por carretera se verá resentida por la progresiva supresión de deducciones (inversión, nuevas tecnologías, medio ambiente...), la consiguiente pérdida de ventajas fiscales para el empresario y la desaparición del incentivo necesario para la inversión y el desarrollo del sector.

En este sentido, las reivindicaciones del sector deben girar en torno al doble objetivo de incrementar la productividad y la competitividad en un momento de claro cambio en el ciclo económico.

Entre los objetivos más inmediatos se deben destacar:

- Una rebaja del impuesto de Sociedades hasta el entorno de la media del gravamen en la UE (aprox. 25%).
- Actuaciones necesarias para la eliminación o compensación de los tramos autonómicos del I.V.M.D.H. (céntimo sanitario), para mantener la fiscalidad sobre el gasóleo mínima exigida por la Unión Europea.
- Compromiso de mantener la fiscalidad del gasóleo de automoción empleado por los profesionales del transporte por carretera (gasóleo profesional), en los niveles mínimos autorizados por la Directiva comunitaria.
- Impulsar, a nivel europeo, la creación de un marco regulador objetivo y práctico para hacer viable la lucha contra la morosidad y el establecimiento de medidas que hagan efectivo el pago a los 30 días.
- Desaparición del IAE para todas las empresas, ya que la entrada en vigor del RD Legislativo 2/2004, por el que se aprueba la Ley de Haciendas Locales, ocasionó un efecto divergente sobre los diferentes agentes del sector del transporte por carretera.
- Igualar las condiciones de competencia y mejorar la neutralidad impositiva entre las distintas figuras empresariales que actúan en el sector.
- Políticas de estímulo tributario para la adquisición y renovación de flota con vehículos más ecológicos.
- Políticas de estímulo tributario para la implantación de nuevas tecnologías.

- Incentivos y ayudas a la internacionalización de las empresas.
- Mantenimiento de líneas ICO específicas para el transporte, con las nuevas posibilidades introducidas de financiación del circulante.
- Reducción de las cargas sociales a los tipos medios de la UE.

Aplicación de las tasas por uso de infraestructuras o peajes (Directiva sobre la Euroviñeta)

Ante la presentación por la Comisión Europea, en junio de 2008, de un nuevo Proyecto de Directiva sobre la Euroviñeta, el Gobierno español tendrá que defender su posición de desventaja como país periférico.

Partiendo de que cualquier tentativa de gravar más a las empresas, en el contexto actual de crisis económica, supondría una temeridad por parte de los Estados, los hipotéticos peajes que se introdujesen no deberían suponer un aumento de la carga tributaria sino un reajuste del actual sistema de gravámenes que recaen sobre la actividad de los vehículos de transporte por carretera.

No debe existir una financiación cruzada. El transporte por carretera no debe ser la fuente de financiación de otros modos, ni de otros sectores de actividad.

Teniendo en cuenta que el mayor causante de la congestión es el transporte privado, no se puede centrar todo el peso de la tarificación en el transporte de mercancías como si fuera el único usuario de la carretera y más aún cuando éste ya soporta una serie importante de impuestos ligados a su actividad, que compensan en gran medida sus costes externos.

Modificación de la Directiva 2003/96 que regula el gasóleo profesional

El Gobierno español debe defender en Bruselas la situación actual de España en la banda baja del impuesto. La modificación planteada iría en detrimento de nuestros intereses como país periférico que necesita del transporte para llegar a los

mercados europeos y que sus productos sean competitivos.

El Proyecto de modificación de la Directiva, eleva los niveles impositivos mínimos con carácter general en toda la UE, acorta los plazos de armonización y perjudica los periodos transitorios establecidos para España.

Tratamiento de los combustibles

Una de las grandes preocupaciones del sector es la enorme repercusión de los aumentos del precio del crudo sobre el transporte de mercancías por carretera y su influencia sobre la estructura financiera y la cuenta de resultados de las empresas.

A nivel estatal, el Gobierno debe asegurar los mecanismos necesarios para que se puedan cumplir las medidas establecidas en las Condiciones Generales de Contratación reguladas por la legislación de transporte, en referencia a las oscilaciones de los precios del combustible y su repercusión sobre los contratos de transporte.

Igualmente, sería conveniente promover a nivel de las instituciones europeas alguna regulación que permita prever que los precios del transporte sean revisados de pleno derecho, para tener en cuenta la variación del coste del carburante entre la fecha de contratación y la de realización de la operación del transporte.

3. ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DE LEGISLACIÓN SOCIAL

En estos momentos se está trabajando en la negociación del Segundo Acuerdo General, donde se abordan entre sindicatos y organizaciones empresariales los distintos temas de la legislación social aplicada al sector.

El sector solicita al Gobierno español que inste con urgencia a la Comisión para llevar a cabo la modificación de la Directiva 2002/15/CE sobre la ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles del sector, en la que se aborden

temas como la inclusión de los transportistas autónomos, la correcta adecuación al contenido del Reglamento sobre Tiempos de Conducción y Descanso, la reformulación de las definiciones sobre tiempo de trabajo y disponibilidad, el tratamiento diferenciado distinto de la disponibilidad en la conducción en equipo, y replantearse la exigencia del conocimiento previo por parte del trabajador de determinados períodos para su consideración como de disponibilidad, o para evitar su consideración de tiempo de trabajo (el caso de las esperas para carga y descarga).

A nivel español, el Gobierno debe afrontar el compromiso de impulsar, de la mano de sindicatos y patronal, una mejora del Real Decreto 902/2007, de 6 de julio, por el que se transpone a nuestro derecho interno la Directiva 2002/15/CE, ya que es claramente perjudicial para el sector del transporte. La norma de transposición, lejos de ceñirse al objetivo que dice perseguir, hace aún más rígida y restrictiva la aplicación de la Directiva en nuestro país, por lo que coloca a las empresas de transporte españolas en una situación de clara desventaja frente a sus competidores europeos.

En todo caso, la transposición debe alcanzar un nuevo punto de equilibrio que permita a las empresas garantizar su competitividad y que conduzca, al mismo tiempo, a una mejora de las condiciones de seguridad, salud y conciliación familiar de los conductores.

La modificación de la reglamentación referente a los tiempos de conducción y descanso del transporte por carretera, afecta gravemente al transporte por carretera de los países periféricos, como España, cuyos conductores difícilmente consiguen realizar los descansos semanales en sus domicilios. La exigencia del descanso semanal transcurridos seis periodos de conducción restringe de forma innecesaria la libertad de los conductores de elegir su lugar de descanso.

El reglamento 561/2006, que sustituye al reglamento 3820/85, ha supuesto la pérdida de la posibilidad de fraccionar los periodos de descanso diario en periodos inferiores a tres y nueve horas consecutivas, la necesidad de ir alternando los periodos de descansos semanales ordinarios (de 45 horas) con los reducidos (de

24 horas, compensables en las semanas siguientes), y la imposibilidad de fraccionar las pausas de 45 minutos en periodos inferiores: uno de 30 y otro de 15 minutos.

La solución al problema pasa por que se amplíen de forma flexible los periodos de conducción, respetando los periodos de conducción diarios, así como los descansos diarios y semanales, recuperando las horas perdidas en las semanas siguientes.

Por otro lado, la jubilación anticipada y las enfermedades profesionales de los conductores requieren una atención especial: la actividad del conductor profesional de avanzada edad, al realizarse en la carretera, conlleva un riesgo y mayor peligrosidad que otras muchas ocupaciones.

Distintos estudios sobre las condiciones de salud de los conductores profesionales han señalado una mayor frecuencia de enfermedades y patologías entre los mismos, que se manifiestan con mayor incidencia según avanza la edad del trabajador, como son la hipertensión arterial, las alteraciones en la micción, los dolores articulares, el infarto, la falta de reflejos, la apnea del sueño, etc.

Además, el estado de salud y, en consecuencia, la posible pérdida de facultades de estos profesionales con el paso de los años, puede afectar de manera directa a la seguridad vial, aumentando el riesgo de accidentes de tráfico.

Por todas estas circunstancias, se considera -coincidiendo con las centrales sindicales- que se debería permitir el acceso a la jubilación anticipada de los conductores, sin que ello conllevase disminución alguna en la cuantía de sus pensiones, tal como tienen reconocido otros colectivos, en base a su edad y años de servicio prestado.

Finalmente, por lo que al sector logístico se refiere, la imparable transformación en la forma de ejecutar la relación de trabajo, mayor autonomía, relaciones basadas más en la cooperación que en el conflicto, flexibilidad laboral y organizativa, conciliación de la vida laboral y familiar, envejecimiento de la población, carencia de mano de obra, etc., urgen a poner en marcha acciones que

equilibren, corrijan, mejoren y modernicen el marco socio-laboral en el que se desempeña la actividad.

4. ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DE LA LEGISLACIÓN DE TRANSPORTE

Debe exigirse la implantación de un plan de actuación inspectora, que priorice sobre aquellos aspectos que distorsionan gravemente las condiciones de competencia, intensificando la labor coordinadora entre el Ministerio de Fomento y las Comunidades Autónomas, involucrando a las distintas instituciones competentes.

La reforma que se llevó a cabo en el año 2003 supuso un importante incremento de la cuantía de las sanciones. Ello, unido al incremento en el número de controles derivados de la aplicación de la directiva de control, y de las nuevas posibilidades que ofrece en cuanto a su inspección el tacógrafo digital, ha producido que los mecanismos de control pasen de ser considerados una garantía de unas reglas de juego equilibradas a ser uno de los máximos problemas sectoriales.

Dentro del proceso de revisión y actualización del contrato de transporte, se deben contemplar, entre otras materias: la incorporación del contenido de la Ley de lucha contra la morosidad en cuanto a plazos de pago e intereses de demora, incluyendo la posibilidad legal de retención de la mercancía (abierta a todos los intervinientes en el transporte) como garantía del cobro de los servicios prestados; la determinación de la responsabilidad de los diferentes agentes que intervienen en el contrato; y la supresión tanto del incremento, a más del doble, del límite máximo de indemnización en caso de pérdidas o averías, como de la cláusula que impide la aplicación de dicho límite cuando el porteador actúe de forma temeraria o con conciencia de la probabilidad del daño.

Se debe encontrar apoyo incondicional por parte del Ministerio de Fomento y del resto del Gobierno, para defender los intereses del transporte por carretera español, en el ámbito de la Unión Europea, prestando especial atención a las peticiones para conseguir la armonización de reglamentaciones específicas y transversales que afecten directamente al desarrollo de la actividad y a su

estructura empresarial.

El Ministerio de Fomento debe plantear la adaptación, en el contexto de la LOTT, de la indemnización por paralizaciones, de forma que cubra la totalidad de los costes fijos efectivos originados al transportista.

Asimismo y debido a la importancia y peso específico que dicha figura tiene en la realidad actual del sector, se debe de incluir en el marco de la LOTT el reconocimiento de la figura de Operador Logístico, entendiendo por el mismo: "Aquella empresa que diseña, organiza, gestiona y controla los procesos de una o varias fases de la cadena de suministro (aprovisionamiento, transporte, almacenaje, distribución, e incluso ciertas actividades del proceso productivo), utilizando para ello infraestructuras físicas, tecnología y sistemas de información, propios o ajenos. El operador logístico responde ante su cliente de los servicios acordados y es su interlocutor directo".

Ante la necesidad de armonizar, a nivel europeo, la documentación utilizada en los servicios de transporte y dada la ineficacia y falta de cumplimiento de las expectativas planteadas con la implantación del Documento de Control en España, el sector requiere la supresión del mismo, haciendo referencia a la posible implantación del CMR, documento utilizado en el transporte internacional de mercancías a nivel europeo.

Ante la atribución automática de la responsabilidad por las infracciones a la empresa, incluso en los casos en las que los conductores las cometen en contra de la voluntad de los empresarios, se reduce la eficacia de las sanciones y dificulta las relaciones entre empresarios y conductores.

La Administración debe dotar partidas presupuestarias para desarrollar acciones destinadas a mejorar la imagen del sector: medidas concretas y financiación.

El objetivo de mejora de la imagen del sector, es todavía una asignatura pendiente. Uno de los factores que impulsarían el cumplimiento de este objetivo sería la elaboración de un Código de Buenas Prácticas que sirva de herramienta de

autorregulación del sector. Es decir, la apuesta por la calidad como compromiso con todos los agentes y en particular con la mejora del funcionamiento de la economía y en concreto difundir el Código de Buenas Prácticas y Sello de Calidad ya existentes para los Operadores Logísticos, entre todos los grupos de interés del mercado con el objetivo de fomentar las buenas prácticas y transparencia en el sector.

En materia de Juntas Arbitrales, la actual legislación de transportes impone el límite de 6.000 euros para los asuntos susceptibles de ser vistos de oficio, en sus salas. Las presentes condiciones de mercado en las relaciones mercantiles demuestran que dicho límite se queda corto para que realmente el sistema arbitral en el sector cumpla con los objetivos marcados.

Además, con la aparición de la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo (LETA), en la que se marca la posibilidad de arreglo de controversias entre las partes a través del sistema de Juntas Arbitrales, la operatividad de las mismas como sistema adecuado y ágil se vería muy fortalecido si el límite actual es incrementado hasta los 30.000 euros.

De cara a eliminar un descomunal incremento de la burocracia exigida por la Administración de Transportes tanto a la hora de solicitar las preceptivas Autorizaciones para ejercer la actividad como a la de realizar el visado de las mismas, habría que agilizar el sistema pudiendo incluso asumir las Organizaciones Empresariales debidamente acreditadas y representativas un sistema más racional a través de un Acuerdo de colaboración con la Administración.

5. ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DE LA FORMACIÓN PROFESIONAL

La entrada en vigor del Real Decreto 1032/2007, que introduce una cualificación inicial y formación continua obligatoria de conductores profesionales, debe servir de iniciador de una nueva Formación Profesional de la Familia de Transporte, integrando estas exigidas cualificaciones en los tres subsistemas de formación profesional y creándose nuevos centros formativos capaces de atender las necesidades de formación de las empresas y los trabajadores del sector.

Para ello, se proponen las siguientes actuaciones con carácter prioritario:

1. Redefinición de la Familia Profesional de Transporte del Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales.
2. Reforma urgente de las Especialidades de Formación profesional para el empleo relacionadas con la conducción de vehículos y de los Certificados de profesionalidad de Conductor (camiones y autobuses).
3. Redacción y diseño del certificado de profesionalidad o capacitación de carretillero o conductor de carretillas de elevación y manutención para la mejora de la salud y seguridad de los operarios del sector logístico.
4. Diseño de un nuevo Ciclo Formativo de Grado Medio con competencias profesionales específicas de conducción de vehículos (camiones y autobuses).
5. Instauración de Prácticas en empresas en la Formación para el empleo.
6. Creación de una red de Centros Integrados de Formación Profesional de Transporte y Logística.
7. Formación a todos los niveles que favorezca el aprendizaje específico y necesario para el sector de la Logística. Necesidad de una formación universitaria reglada específica en Logística.
8. Creación de un Centro vivo de Formación logística que permita dar respuesta a las necesidades de formación profesional de una parte de la población y a las necesidades de empleo de las empresas.

6. ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DE LA LEGISLACIÓN VIARIA

Seguridad Vial

La falta de seguridad vial es uno de los principales escollos a los que se enfrenta la UE. Para mejorar la situación actual hace falta incidir en la educación vial, el trazado de las carreteras y en las medidas de seguridad de los vehículos. Igualmente conviene armonizar la normativa, control y señalización de las vías así como las exigencias en la obtención de los permisos de conducir.

Restricciones al tráfico

Desde hace muchos años, el sector defiende la eliminación de todas las restricciones al tráfico de carácter genérico, que impiden la libre circulación de las mercancías, al tiempo que dificultan tremendamente la mejora de las condiciones sociales de los conductores.

Insistimos en la necesidad de que exista una coordinación a nivel nacional entre las distintas autoridades con competencia en materia de restricciones a la circulación. Asimismo, es necesario mejorar la red de itinerarios para mercancías peligrosas (RIMP).

En el ámbito de la UE se precisa una armonización urgente: Restringir el tránsito, lejos de mejorar las condiciones y la seguridad del tráfico en puntos estratégicos, crea grandes caos circulatorios, más consumo de carburante, mayor grado de contaminación, inseguridad vial y estrés.

7. ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DE LAS INFRAESTRUCTURAS E INTERMODALIDAD

Infraestructuras

El Plan Estratégico de Infraestructuras del Ministerio de Fomento (PEIT), cuyo principal objetivo es contribuir al desarrollo económico y a la competitividad de la economía desde la política de transporte, dedica el 48% de sus 250.000 millones de euros de presupuesto al desarrollo de las líneas de Alta Velocidad (AVE) para viajeros, dejando en un segundo plano al transporte de mercancías, muy especialmente al sector de la carretera.

Se debe abordar, a nivel nacional y europeo, un serio proyecto de inversión en nuevas carreteras e infraestructuras, junto a la mejora urgente de las ya existentes, porque de otra manera no será posible reducir la intensidad del tráfico. Igualmente se debe diseñar una red de áreas de descanso seguras, con una dotación de servicios adecuados, que permitan a los conductores realizar sus

descansos diarios y semanales sin que sean objeto de asaltos y robos; así como confeccionar un mapa o relación de dichas áreas de descanso, especialmente a efectos de facilitar su conocimiento.

Las organizaciones empresariales debemos participar e influenciar en la medida de lo posible tanto al Estado, como a las administraciones públicas y privadas, para que las inversiones que se produzcan en infraestructuras se hagan en coordinación con los objetivos de las empresas del sector con el fin de garantizar la máxima eficiencia y competitividad logística.

Para España, como país periférico, es de vital importancia que se produzca un avance en cuanto a la permeabilidad pirenaica se refiere, eliminando en especial el cuello de botella del paso de Biriattou.

Además, dentro de la red transeuropea de carreteras, se deben habilitar corredores específicos para el transporte de mercancías donde no existan restricciones horarias.

Intermodalidad

Se necesitan mayores inversiones del estado y las Comunidades Autónomas en comodalidad e intermodalidad, con el fin de mejorar la competitividad de las empresas de transporte.

Para contribuir al desarrollo del transporte multimodal de la mano del transporte por carretera, es necesario mejorar y eliminar las condiciones precarias que existen en la actualidad relacionadas con la intermodalidad carretera-transporte marítimo, como pueden ser los accesos viarios, el desarrollo de los servicios complementarios y de las zonas de influencia logísticas anexas a los puertos y a las estaciones de ferrocarril, la creación de amplios espacios logísticos para realizar la carga, descarga y manipulación de las mercancías, donde se pueda realizar el intercambio modal de las mismas, sin el colapso actualmente existente.

Por otro lado, las infraestructuras portuarias y ferroviarias necesitan mayor

libertad y autonomía en su gestión, y realizar una clara definición de las funciones estrictamente públicas, dejando en manos de la iniciativa privada todo aquello que pueda significar más agilidad y eficacia.

La intermodalidad debe cubrir frente a los transportistas de carretera la creación de accesos viarios a los puertos, estaciones y centros de intercambio, infraestructuras adecuadas a la actividad (puertos, terminales de carga, etc.), regularidad y puntualidad de los tráficos, simplicidad documental, reducción de los tiempos de tránsito, reducción de costes y tasas portuarias, responsabilidades por incumplimientos, y que los tiempos de estancia en el barco por parte del conductor computen como descanso.

En el caso del SSS, que las navieras puedan operar libremente los procesos de carga y descarga, sin las rigideces actuales a las que están sometidas por la estiba y desestiba.

8. ACTUACIONES EN EL ÁMBITO DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS E INNOVACIÓN

El uso de la tecnología y más concretamente la transmisión de la información, el control informático de las mercancías, su trazabilidad en todas las fases de la cadena se convierten en una herramienta imprescindible en un sistema moderno de transporte y logística. La innovación exige incrementar las dotaciones presupuestarias y alinear su contenido con las líneas básicas de actuación del plan en su conjunto.

EL TRANSPORTE AÉREO

I. INTRODUCCIÓN

En una economía como la española orientada significativamente al sector servicios (67% de PIB Total), no cabe duda que el transporte en general y, en concreto, el aéreo es un factor necesario para el funcionamiento de la economía nacional y un pilar básico de desarrollo.

1. ASPECTOS CUALITATIVOS Y ESTRATÉGICOS DEL SECTOR AÉREO

- Dada la situación geográfica de España, país periférico dentro de Europa constituido por una península y dos archipiélagos, depende del transporte aéreo para su relevancia local y global, económica y social.
- Sector económico de primera magnitud como fuente de empleo y valor añadido, además de ser clave del dinamismo de otros sectores que dependen de su eficiencia.
- Relación biunívoca e inseparable con el sector que mayor riqueza aporta a la Nación: el turismo.
- Incide directa o indirectamente sobre la productividad de otras actividades y servicios al incrementar el gasto en consumo del país debido a las actividades turísticas, por ejemplo.

2. ASPECTOS CUANTITATIVOS DEL SECTOR AÉREO

- Ha experimentado el mayor crecimiento medio tanto en los últimos 15 años como en el reciente período (2003-2007), en relación al tráfico de pasajeros, con cifras superiores a la media europea y mundial.
- España es ya el tercer país de la UE por volumen de pasajeros en tráfico aéreo.

- El aeropuerto de Madrid-Barajas es el primero de la UE por vuelos domésticos con 21 Millones de pasajeros/año y el cuarto de Europa con casi 51 Millones de pasajeros totales en 2008.
- Ha generado más de 150.000 empleos (directos + indirectos) en los últimos 5 años.
- Contribuye al PIB nacional y al empleo del país a través de la producción de bienes y servicios de transporte aéreo y/o las actividades comerciales de servicio en los establecimientos del aeropuerto.
- Se estima que como media, por cada 1.000 pasajeros de incremento en el tráfico de pasajeros se genera un puesto de trabajo directo y casi tres empleos indirectos.
- El volumen de negocio en el año 2007 de las compañías aéreas españolas superó los 10.250 Millones €, alcanzando los 11.200 Millones € en 2008.

II. SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICA

La presente crisis financiera y económica, de carácter y ámbito global, incide con especial virulencia en el sector terciario o de servicios, entre los que se encuentra el transporte aéreo comercial.

Si bien existe un factor significativo, como es el precio del crudo o barril de Brent cuya evolución ha sido muy favorable para la Aviación y para toda la industria y sociedad en general por haberse situado en cotas cercanas a la tercera parte de su máximo histórico (Julio 2008 a 145\$ bbI), el resto de los factores que originaron la crisis persisten con su máxima intensidad, ocasionando uno de los periodos de recesión más alarmantes de nuestra historia contemporánea con un aumento implacable del paro y disminución del consumo, que están colocando al país al borde de la deflación.

A este respecto, y lejos de ser catastrofistas, las Asociaciones del Transporte Aéreo Comercial Español son conscientes de la necesidad de alertar y concienciar a la Administración y a los Reguladores del serio peligro que rodea al TAC propiamente dicho, así como al otro factor inseparable del binomio que forma con el turismo, que no debe olvidarse es la principal fuente de riqueza del país.

Asimismo, y antes de entrar en el análisis pormenorizado de la problemática actual, debe ponerse de manifiesto que en el año 2008, el Transporte Aéreo Comercial Español ha roto la tendencia alcista de tráfico anual de pasajeros (media del 7,7% en el período 2003-2007), terminando con un largo periodo de movilidad sostenible y, lo que es más grave y preocupante, se ha iniciado un cambio con un gradiente negativo de tráfico de pasajeros, aeronaves y carga más acusada que la media de los países de la Unión Europea y Mundial.

Los recortes de producción ya efectuados por las aerolíneas del sector y los posibles y próximos que se avecinan, unidos a los recortes y ajustes de costes realizados, pueden poner en peligro no sólo muchos puestos de trabajo directos en el sector e indirectos e inducidos en otros sectores, sino la viabilidad misma de muchas Compañías Aéreas.

1. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO AÉREO NACIONAL (TAC)

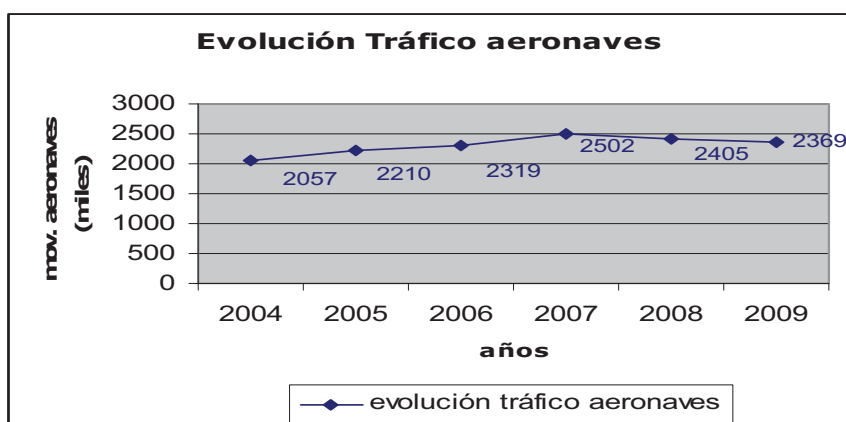
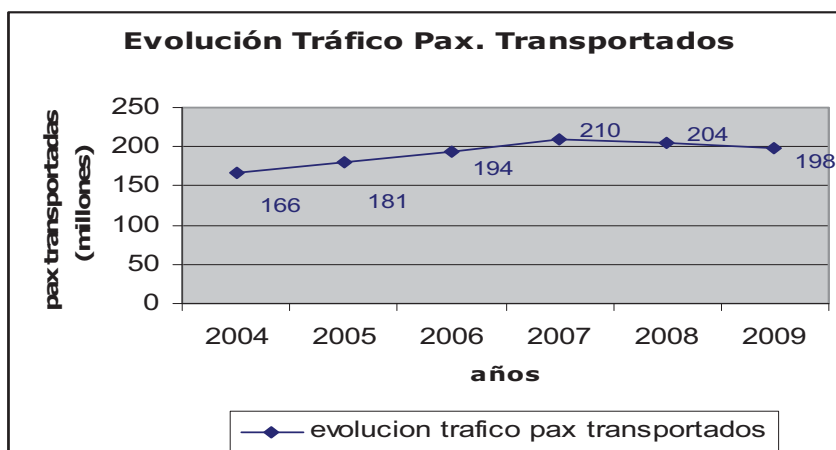
En el presente epígrafe, se presentan las magnitudes y cifras (recientes, actuales y previsiones próximas) del TAC, a fin de contemplar la evolución del tráfico de pasajeros, aeronaves y mercancías en la red aeroportuaria española.

Evolución movimientos pasajeros, aeronaves y carga

Aeropuertos españoles	2004	2005	2006	2007	2008	2009 (*)
Pasajeros (millones)	166,1	181,2	193,5	210,5	203,8	197,7
% Incremento anual	BASE	9,1	6,8	8,8	-3,2	-3,0
Aeronaves (miles)	2057	2210	2319	2502	2405	2369
% Incremento anual	BASE	7,5	4,9	7,9	-3,9	-2,0
Carga (miles Tn)	638,1	616,4	613,6	627,3	629,6	623,3
% Incremento anual	BASE	-3,4	-0,5	2,2	0,4	-1,0

(*) Previsiones AENA

Respecto a la evolución en los movimientos de pasajeros y aeronaves se aprecia un crecimiento continuo anual y sostenible hasta el año 2007, con una inflexión general en 2008, que se prolonga durante el 2009.



2. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO AÉREO NACIONAL: COMPARATIVAS

En el presente epígrafe se procede a la comparación entre las evoluciones del tráfico aéreo español, europeo y global, así como la evolución y previsiones de la Asociación Europea de Aerolíneas (AEA), de los resultados operativos de sus 34 aerolíneas asociadas y del yield (ingreso medio/PKT) en los últimos 5 años. Ello ofrece una visión a nivel comunitario.

Comparativa con la evolución del tráfico aéreo europeo y global Evolución Tráfico Aéreo Nacional

Tráfico Total Pasajeros	Porcentajes Incrementos Anuales					Media
	2003/2002	2004/2003	2005/2004	2006/2005	2007/2006	2003/2007
España	7,5	8,0	7,5	6,8	8,8	7,7
U.E.	5,7	5,9	5,4	5,7	5,9	5,7
Global	5,8	6,0	6,2	6,4	6,6	6,2

El crecimiento medio español respecto al tráfico total de pasajeros durante el periodo 2003-2007 ha sido del 7,7%, dos puntos por encima de la media europea, y un punto y medio superior al global.

Asimismo, debe ponerse de manifiesto que en los últimos 15 años (hasta el año 2007 incluido), nuestro crecimiento medio anual ha sido del 6,3% frente al 4,9% europeo y al 5,2% mundial.

Evolución tráfico aéreo nacional. Comparaciones y previsiones

Tráfico Total Pasajeros	Porcentajes Incrementos Anuales			
	2006/2005	2007/2006	2008/2007	2009/2008 (*)
España	6,8	8,8	-3,2	-3,0
U.E.	5,7	5,9	-1,9	-1,8
Global	6,4	6,6	-0,9	-1,5

(*) Previsiones IATA

Como se ha mencionado anteriormente, el año 2008 marca un punto de inflexión en el crecimiento del tráfico aéreo, sin que ningún organismo español o de la UE se aventure a realizar prognosis alguna más allá del año 2010.

En cualquier caso, y a la vista del anterior gráfico, se desprende que la incidencia de la crisis en el tráfico aéreo comercial español es mayor que en la UE, así como a nivel global.

Datos de la Asociación Europea de Aerolíneas (AEA)

Se ha considerado relevante introducir datos facilitados por la AEA relativos a la evolución de los resultados operativos de las 34 aerolíneas más significativas de Europa, así como la evolución del Yield¹⁸ en los últimos años (2004-2008) y previsiones para 2009.

La AEA engloba a las 34 compañías aéreas de vuelo regulares más grandes de Europa, cuenta con una flota de 2.600 aeronaves sirviendo 615 destinos en 165 países, con más de 11.500 vuelos al día y una facturación anual de 78.000 Millones de Euros. Ofrecen casi 500.000 puestos de trabajo directos.

Es representativa del sector aviación a nivel comunitario y tal como se ve en los gráficos siguientes dibuja un panorama nada halagüeño para la Aviación Comercial para el futuro inmediato.

Evolución Yield (2004-2009)¹⁹

(INDICE 2004=100)



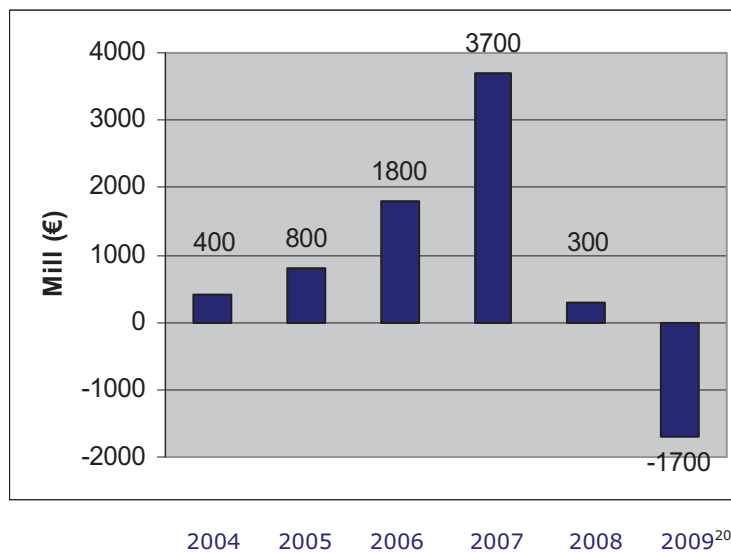
El Yield medio de las compañías aéreas de la Unión Europea es prácticamente idéntico al de 2004.

¹⁸ Yield: Ingreso medio por pasajero y Km. transportado

¹⁹ Fuente AEA. Previsiones 2009.

Evolución resultados operativos compañías AEA

(2004-2009)

**3. BINOMIO SECTOR AÉREO-TURISMO. CORRELACIÓN E INDICADORES**

En el presente epígrafe, se plasma la evolución del turismo y sus ingresos así como la dependencia del binomio transporte aéreo-turismo, como se refleja en los gráficos adjuntos.

Correlación transporte aéreo-turismo

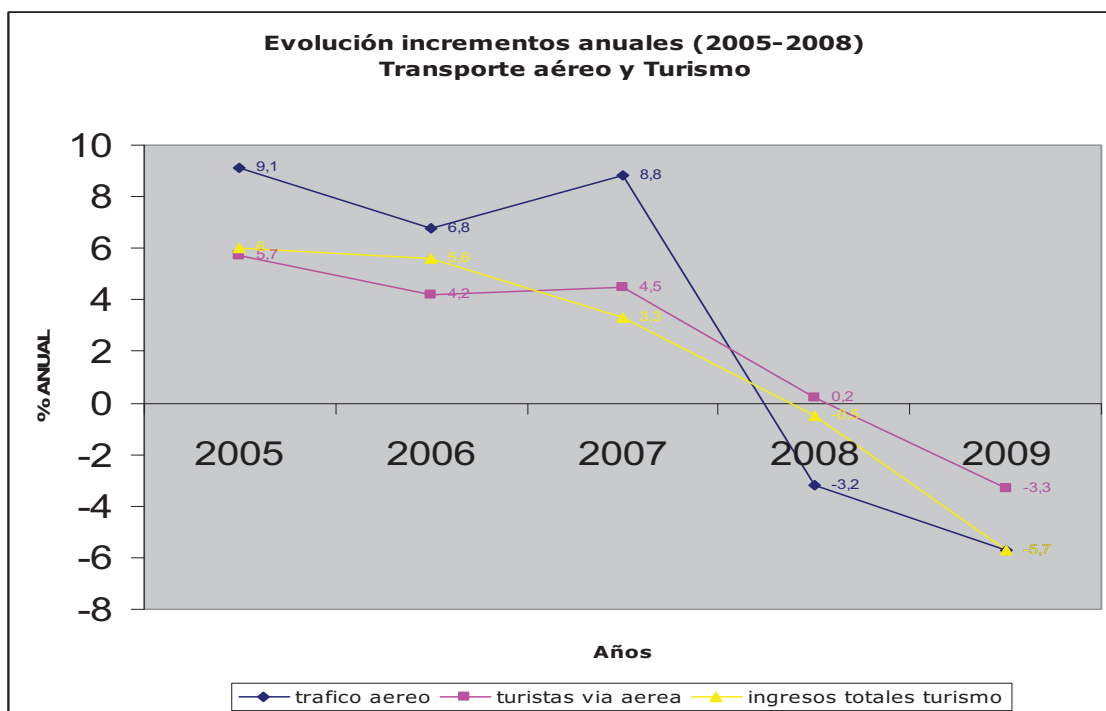
% Incremento Anual	2005	2006	2007	2008	2009(*)
% Pax. Transportadas	9,1	6,8	8,8	-3,2	-3
% Turistas Vía Aérea	5,7	4,2	4,5	0,2	-3,3
% Gastos Turistas Totales	5,1	4,9	3,5	0,1	-2,3
% Gastos Turistas Vía Aérea	4,7	3,2	4,3	1,5	-1
% Ingresos Turistas Totales	6	5,6	3,3	-0,5	-5,7

(*) Previsiones

En el año 2008, se produce una pérdida real de ingresos turísticos y un incremento prácticamente nulo del gasto total turístico.

Las previsiones para 2009 son preocupantes con descensos generalizados de todos los indicadores.

²⁰ Fuente AEA. Previsiones 2009.



Del gráfico anterior se desprende que la incidencia de la crisis es mayor en el sector turístico que en el transporte aéreo, fundamentalmente por el precio del BBL (Petróleo).

Evolución número de turistas y vías de transporte

	2004	2005	2006	2007	2008
Entrada Turistas (millones)	52,4	55,9	58,2	59,2	57,4
Transporte Aéreo (millones)	38,5	40,7	42,4	44,3	44,4
Resto Transporte (millones)	13,9	15,2	15,8	14,9	13,0
% Transporte Aéreo/Total	73,5	72,8	72,9	74,9	77,4
% Incremento Anual Transporte Aéreo	4,3	5,7	4,2	4,4	0,2

Fuente: IET (Ministerio de Industria, Turismo y Comercio)

De los datos aportados, se desprende que:

- Más del 75% de los turistas utilizan la vía aérea.
- El incremento medio anual del período analizado (2004-2008) respecto al turismo por vía aérea es del 3,8%.

Indicadores económicos

Gastos - Ingresos		2004	2005	2006	2007	2008
Gasto medio/turista (€)	Total	864	854	857	870	898
	Vía Aérea	1003	993	983	982	995
Gasto turístico total (millones €)	Total	43875	45879	48243	49946	49993
	Vía Aérea	38615	40415	41732	43510	44160
% Gasto Vía Aérea/ Gasto Total		88,0	88,1	86,5	87,1	88,3
Ingresos Totales (millones €)		36373	38558	40710	42070	41858

Fuente: IET (Ministerio de Industria, Turismo y Comercio)

Más del 88% del total de gastos de los turistas se debe al turismo que utiliza como transporte la vía aérea.

Se han producido unos gastos acumulados en el período 2004-2008 de más de 237.900 millones de euros, con ingresos de casi 200.000 millones de euros, de los que 175.000 millones de euros han sido realizados por turistas que utilizan el transporte aéreo.

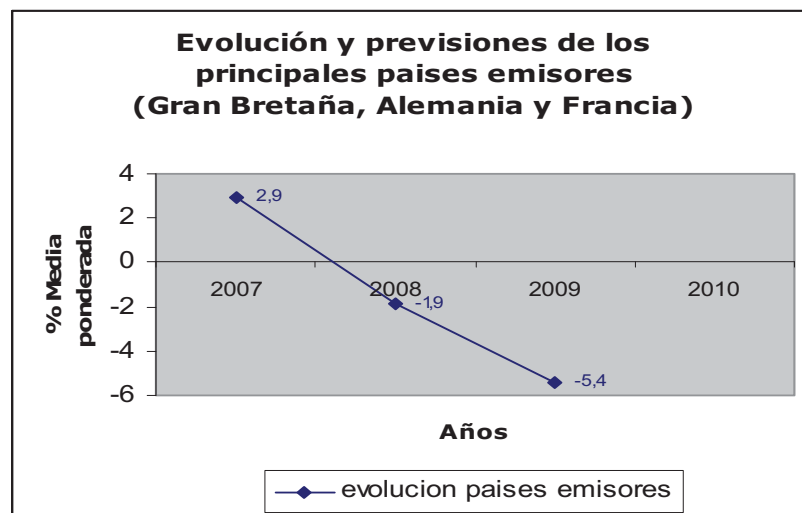
Aportación PIB y empleo

Datos	2004	2005	2006	2007	2008
% PIB Turístico PIB Nacional	10,5	10,6	10,8	11,0	10,9
% Ocupados S. Turístico Ocupados Nacional	12,0	12,4	12,7	12,9	13,0
% Empleo Generado Sector Turístico	3,4	4,8	6,5	3,1	-1,0

Fuente: Ministerio de Economía, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

La contribución del sector turístico a la riqueza nacional es de casi un 11%, a pesar de la crisis mundial.

El incremento acumulado de empleo generado en el sector supera el 16.5% en los últimos 5 años.



A modo de conclusión respecto al Binomio Turismo-Transporte Aéreo, cabe señalar que la contrastada y acelerada retracción a la demanda de los principales países emisores de turismo (Gran Bretaña, Alemania y Francia), en el año 2008 (1.5 Millones de turistas menos), agravada por las perspectivas para este mercado en el 2009 (disminución adicional ponderada del 3.5%), probablemente incidirán negativamente en el sector turístico.

III. PROPUESTAS DEL SECTOR

ACETA y AECA reiteran las posiciones expuestas al Ministerio de Fomento y a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) al objeto de perseguir y conseguir un modo de transporte aéreo que además de seguro sea eficiente, rentable, ágil y flexible a los cambios del entorno y, en definitiva, proporcione un transporte aéreo comercial de crecimiento continuo, sostenible y de calidad para el usuario.

Ante una situación crítica como la actual, las Compañías Aéreas deben intensificar sus medidas para incrementar su productividad, competitividad y reducción de gastos y ofrecer además el mejor servicio. Pero también la Administración española e instituciones Públicas deben intensificar sus esfuerzos en conjunción con las aerolíneas, para que el transporte aéreo, importante motor de la economía del país y esencial para el turismo, no sufra una recesión que agravaría de manera significativa la ya complicada y difícil situación económica actual.

A tal fin, se exponen seguidamente las medidas consideradas necesarias para la consecución de un mejor transporte aéreo y que, en su mayoría, dependen de la voluntad y gestión de la Administración del Estado.

En consecuencia, el análisis y estudio en una primera fase, y la solución e implementación posterior de las necesidades, retos y medidas que se plantean a la Administración, adquieren el carácter de urgencia y máxima prioridad.

1. ACTUACIONES OPERATIVAS, ADMINISTRATIVAS Y FINANCIERAS

- Revisión y adecuación de las trayectorias y operaciones aéreas optimizando las alturas de vuelo de manera que permita minimizar el consumo de combustible.
- Revisión de avales ante AENA por el aplazamiento de tasas, utilizando otras fórmulas a consensuar para afrontar la difícil situación crediticia por parte de las compañías aéreas.
- Redefinición y racionalización del espacio aéreo español, permitiendo una lógica flexibilización al facilitar el uso del mismo para utilización comercial en las áreas actualmente de influencia y uso exclusivo militar.
- Revisión de los contratos existentes con la Administración por el desequilibrio producido por el precio del combustible.
- Implantación de incentivos fiscales para la renovación de flota, equipos y desarrollos industriales del sector aéreo.
- Análisis de las cotizaciones de la Seguridad Social, aplicando las tarifas según los índices de siniestralidad.
- Revisión de los costes administrativos de emisión de las Licencias de Tripulantes Técnicos y Certificados de TCP's, desarrollando los procedimientos adecuados de administración electrónica a través de Internet, mediante un Programa de Simplificación Administrativa.

- Agilización administrativa de las Licencias de Tripulantes Técnicos y Certificados de TCP's para que estén operativos permanentemente, evitando así el pago de salarios sin prestar servicios de vuelo.

2. ACTUACIONES DE ÍNDOLE ESENCIALMENTE ECONÓMICA

- Reducción de la tarifa unitaria de la Tasa de Navegación en ruta, la más cara de todos los países de la UE.
- Congelación de las tasas Aeroportuarias Aeronáuticas (aterrizaje, seguridad, aproximación etc.) así como de las tasas de alquiler y uso de oficinas, locales y mostradores, con revisión a la baja de la tarifa de mostradores cuyo precio por horas respecto al día completo es desorbitado.
- Asunción por parte del Ministerio del Interior de los costes de Seguridad en las instalaciones y áreas públicas aeroportuarias, asumiendo las compañías aéreas estrictamente los costes en sus exclusivas áreas de influencia.
- Para las empresas del sector, facilitar al máximo el acceso a los pagos diferidos de la Seguridad Social.
- Creación de una línea de crédito ICO especial para el sector aéreo, para solventar la dificultad crediticia actual como consecuencia de la crisis.

3. ACTUACIONES DE ORGANIZACIÓN, PARTICIPACIÓN Y FUNCIONALIDAD

- Creación de una Mesa de trabajo permanente entre la Administración y las Asociaciones de Compañías Aéreas para la identificación y propuesta de prácticas operativas procedimentales y económicas que permitan el equilibrio económico de los distintos eslabones de la cadena de valor en el transporte aéreo.
- Creación de un Órgano de Cogestión Aeroportuaria (OCA) consultivo, donde se integren las Asociaciones del sector aéreo ante la anunciada descentralización

de la gestión.

- Institucionalizar las relaciones con las Compañías Aéreas y Asociaciones para analizar la conveniencia y el retorno de la inversión en las obras e inversiones en los aeropuertos.
- Funcionamiento y gestión eficientes de la recién creada Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), tras la definición de su Plan de Actuación basado en la eficacia y productividad de manera que no incrementen los costes que en estos momentos sufragan las compañías aéreas sobre las competencias asumidas por la Agencia.
- La cooperación y ayudas mutuas entre Asociaciones y Administración/Reguladores es, en esta situación de crisis, imprescindible por lo que el esfuerzo y sacrificio conjunto de todos los implicados en el TAC, cada cual en su área de responsabilidad, es condición necesaria, que no suficiente, para avanzar en la tarea común de garantizar un TAC seguro, moderno y sostenible.

4. ACTUACIONES EN EL MARCO JURÍDICO

- Actualización urgente de la Ley de Navegación Aérea que data del año 1960 así como de la Ley Procesal Aérea.
- Desarrollo reglamentario del Capítulo de Infracciones, Sanciones y Procedimiento Sancionador de la Ley de Seguridad Aérea, para evitar la indefensión/ambigüedad jurídica.
- Implantación de las normas que permiten la igualdad de competencia entre los modos de transporte.
- Incremento de las inversiones previstas en el PEIT para intensificar la intermodalidad Alta Velocidad de ferrocarril y carretera con los aeropuertos.

- Aplazamiento de la entrada en vigor de la norma EU-OPS Subparte "Q" hasta la armonización de dicha normativa por parte de EASA.
- Transposición ágil, sencilla, precisa, clara y razonable de la Directiva 101/2008, por la que se incluye a la aviación en el sistema europeo de derechos de emisión, de forma que se eviten gastos indebidos a las empresas y se garantice un trato ecuánime y no discriminatorio en las empresas de transporte aéreo.

5. ACTUACIONES DE IMPULSO DE ACCIONES DE LA UE

- Apoyo constante y eficaz de la Administración española a la creación del Cielo Único Europeo (S.E.S), tanto por el incremento de seguridad y fluidez aérea que conlleva como por las enormes reducciones de costes para las aerolíneas y beneficio al Medio Ambiente a través de la drástica disminución de emisiones de CO₂ a la atmósfera.

Lo cierto es que resulta increíble que se hable de una posible puesta en marcha del S.E.S para 2020.

- Apoyo decidido de la Administración para que lo recaudado en la futura subasta de derechos para la aviación, se destine a cubrir los costes burocráticos y administrativos que conlleva el sistema y al desarrollo tecnológico aeronáutico.

Finalmente, a modo de **conclusión** debe señalarse que, considerando que el sector aéreo ha sido, es y debe seguir siendo un pilar básico de desarrollo y motor necesario para el funcionamiento de la economía nacional, con decisivo valor estratégico y añadido, las Asociaciones de líneas aéreas españolas:

ALERTAN de la muy difícil situación y oscuras perspectivas que también rodean el sector aéreo y

ALIENTAN a todos los miembros activos y eslabones de la cadena de valor del transporte aéreo y a los Reguladores a que con el sacrificio, trabajo y esfuerzo común de todos los distintos colectivos, se logre en un futuro muy próximo que el

transporte aéreo sea de nuevo el vehículo por excelencia que permita aportar un apoyo decisivo para el principal generador de riqueza como es la industria turística.

EL TRANSPORTE MARÍTIMO

I. INTRODUCCIÓN

1. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO PARA ESPAÑA

El transporte marítimo es hoy día un instrumento absolutamente indispensable del comercio español. Se mueven por mar más del 80% de nuestras importaciones (incluyendo la casi totalidad de los combustibles) y de la mitad de nuestras exportaciones. Nuestra economía depende en gran medida del transporte marítimo, existiendo una extraordinaria correlación entre la evolución de la producción industrial y la demanda de transporte marítimo.

Evolución del tráfico portuario español

Años	Tráfico total (millones toneladas)	Crecimiento (%)
2003	382	+3,72%
2004	410	+7,44%
2005	441	+7,49%
2006	462	+5,03%
2007	483	+4,54%
2008	473	-2,02%

El comercio marítimo español (importaciones + exportaciones + cabotaje nacional), es decir, excluyendo del tráfico portuario las mercancías en tránsito, totalizó en 2008, 329 millones de tm, con un descenso del 4,1% respecto al año anterior. La tabla siguiente resume su desglose por tipos de mercancías en 2007, último año para el que se dispone de este desglose completo.

Comercio marítimo español

(Datos en miles de Tm)

Tipos de mercancías	Importaciones			Exportaciones			Cabotaje nacional			Total		
	2006	2007	%	2006	2007	%	2006	2007	%	2006	2007	%
Graneles líquidos	109.973	109.604	-0,3	14.517	14.466	-0,4	12.148	13.389	10,2	136.638	137.459	0,6
Graneles sólidos	89.659	88.423	-1,4	8.031	8.026	-0,1	7.872	7.910	0,5	105.561	104.359	-1,1
Carga general	38.323	42.212	10,1	33.205	36.107	8,7	23.509	23.670	0,7	95.037	101.989	7,3
TOTAL	237.956	240.239	1,0	55.752	58.599	5,1	43.529	44.999	3,3	337.237	343.807	1,9

Fuente: Puertos del Estado - Elaboración: Gabinete de Estudios de ANAVE

Por tipos de mercancías, el comercio de graneles sólidos alcanzó 104,4 millones de tm (un 1,1% menos que en 2006), el de graneles líquidos totalizó 137,5 millones de tm (con un ligero crecimiento del 0,6%) y el comercio de mercancía general aumentó notablemente (7,3%) con un total de 102,0 millones de tm frente a los 95,0 millones de 2006. Los graneles líquidos suponen el 40,0% de las tm movidas por el comercio marítimo español, los graneles sólidos el 30,4% y la mercancía general, sin incluir transbordos, el 29,7%. El transbordo de carga general en contenedores en tránsito creció notablemente hasta casi 40 millones de tm, muy por encima de los 35,5 millones de tm en 2006.

De este total, el tonelaje total movido por el comercio marítimo exterior español (es decir, importaciones + exportaciones) creció un 1,7%, alcanzando 298,8 millones de tm, de los que el 80,4% corresponde a importaciones y el 19,6% a las exportaciones. En total se importaron 240,2 millones de tm, con un ligero aumento (+1,0%) respecto del año anterior y se exportaron 58,6 millones de tm (+5,1%). Además en tráficos de cabotaje nacional se movieron 45,0 millones de tm (+3,3%).

En 2007, los graneles sólidos y líquidos supusieron el 82,4% del total de mercancías importadas, totalizando respectivamente 88,4 y 109,6 millones de tm respectivamente, cifras que representan ligeros retrocesos respecto del año anterior (-1,4% para los graneles sólidos y -0,3% para los graneles líquidos). Las importaciones de carga general alcanzaron 42,2 millones de tm, con un

crecimiento del 10,1%. Dentro de los graneles líquidos, descendieron las importaciones de petróleo crudo y gases licuados, pero aumentaron notablemente las de productos del petróleo. Entre los graneles sólidos, descendió notablemente la partida de carbón (-8,5%) y aumentaron las de semillas oleaginosas (+26,0%) y las de cementos y cales (+9,0%).

Comercio marítimo español – principales mercancías

(Datos en miles Tm)

Mercancías	Importaciones		Exportaciones		Variación (%)	
	2006	2007	2006	2007	Import	Export
Petróleo Crudo	59.984	58.425	5	1	-2,60	-89,34
Productos del petróleo	24.004	25.980	10.437	10.367	8,23	-0,68
Gases Licuados	21.012	20.951	953	1.015	-0,29	6,54
Productos Químicos	5.204	5.602	7.597	7.873	7,65	3,64
Cereales y sus harinas	9.832	10.434	954	1.494	6,11	56,50
Semillas oleaginosas	2.098	2.678	3	1	27,65	-73,49
Mineral de hierro	6.550	6.686	132	77	2,08	-42,09
Carbones	26.786	26.292	1.233	1.160	-1,85	-5,91
Otros minerales y materiales construcción	14.581	15.313	9.336	9.247	5,02	-0,95
Cementos y cales	11.857	12.915	666	599	8,92	-10,17
Chatarras de hierro	5.928	4.995	50	167	-15,73	235,24
Abonos y productos para abonos	4.072	4.262	983	916	4,67	-6,89
Maderas	1.999	1.916	742	731	-4,17	-1,52
Productos siderúrgicos	11.667	12.162	3.779	3.892	4,24	2,99
Otros productos de origen animal y vegetal	15.300	15.454	6.362	7.142	1,01	12,27
Metales no ferrosos	595	728	511	455	22,29	-10,89
Automóviles y material de transporte	1.508	1.741	2.360	2.763	15,44	17,09
Maquinaria	1.676	2.124	1.442	1.686	26,70	16,94
Taras vehículos y contenedores	5.823	6.357	5.643	6.351	9,16	12,56
Varios	4.527	5.225	2.181	2.724	15,42	24,95

Fuente: Puertos del Estado – Elaboración: Gabinete de Estudios de ANAVE

Se exportaron por mar 36,1 millones de tm de carga general, un 8,7% más que en 2006 y que suponen el 61,6% de las exportaciones totales. También 14,5 millones de tm de graneles líquidos y 8,0 millones de tm de graneles sólidos, ambos con ligeros descensos respecto del año anterior (-0,4% y -0,1% respectivamente). En los tráficos de cabotaje nacional se transportaron, como queda dicho, 45,0 millones de tm, de las que el 52,7% fue carga general con 23,7 millones de tm (+0,7%). Los graneles líquidos totalizaron 13,4 millones de tm (+10,2%) y los graneles sólidos 7,9 millones de tm (+0,5%).

2. ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA DE LOS PUERTOS ESPAÑOLES

España, de acuerdo con lo establecido en el Art. 149 de la Constitución, vertebró los Puertos de Interés General a través de 28 Autoridades Portuarias (Port Authority), que es la denominación usada internacionalmente para los Órganos de gestión de los Puertos.

La organización administrativa de los puertos viene regulada en España por la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (modificada por las Leyes 62/1997 y 48/2003) que considera "de interés general" aquellos puertos cuyo tráfico afecta a más de una Comunidad Autónoma. Actualmente tienen esta consideración: A Coruña, Alicante, Almería, Avilés, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Baleares, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Castellón, Ceuta, Ferrol-San Cibrao, Gijón, Huelva, Las Palmas, Málaga, Marín-Pontevedra, Melilla, Motril, Pasajes, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia, Vigo y Villagarcía de Arosa.

Las 28 Autoridades Portuarias (varias de las cuales agrupan a más de un puerto), son coordinadas por el Organismo Público Puertos del Estado, dependiente de la Secretaría de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento. Los demás puertos comerciales, así como los pesqueros, deportivos, etc., dependen de las Comunidades Autónomas.

Aunque las Autoridades Portuarias dependen funcionalmente del Gobierno central, tras la ley 62/1997, su Presidente y Director son designados por los gobiernos de las Comunidades Autónomas respectivas.

Evolución de la actividad de los principales puertos españoles

Tráfico Portuario total = Cargas + Descargas + Transbordos (Millones de tm)

Puerto	88	90	92	94	96	98	00	02	04	05	06	07	08
1. Algeciras	23,73	25,43	27,84	32,32	36,84	45,22	47,56	55,03	65,74	66,38	71,72	74,70	74,72
2. Valencia	10,83	12,17	11,05	12,93	16,10	20,51	25,39	32,77	37,79	41,19	47,49	53,59	59,65
3. Barcelona	18,30	18,48	18,34	19,84	24,15	25,34	30,00	32,92	41,06	45,04	47,65	51,39	51,78
4. Bilbao	29,18	30,07	25,52	25,47	22,65	27,24	28,63	25,26	33,21	34,10	38,59	40,01	39,40
5. Tarragona	22,77	24,83	24,60	23,50	31,07	25,40	27,55	29,73	29,85	31,20	31,48	36,14	33,15
6. Las Palmas	9,64	9,72	9,73	10,31	11,16	14,57	16,09	17,00	23,25	24,04	25,37	26,69	25,97
7. Cartagena	11,20	13,68	12,00	8,95	9,94	11,85	17,30	22,09	23,36	26,91	25,66	24,05	25,75
8. Huelva	10,74	10,01	10,60	12,47	14,90	14,55	17,94	18,32	18,33	21,03	21,63	21,90	20,69
9. Gijón	10,99	11,80	12,49	12,44	13,68	15,25	19,80	20,50	20,06	21,79	20,48	20,78	19,33
10. Tenerife	12,76	13,20	11,98	15,54	13,98	15,46	16,97	16,86	19,04	19,76	19,84	19,87	18,20
Resto puertos	72,91	77,70	76,12	73,20	87,85	88,03	90,97	93,08	98,63	107,69	110,99	114,01	104,76
TOTAL	233,05	247,03	240,27	246,97	282,32	303,42	338,11	363,56	410,32	440,03	460,89	483,14	473,40

Fuente: Puertos del Estado

La tabla anterior resume la evolución de la actividad de los principales puertos españoles en los últimos 20 años. Como se puede apreciar, Algeciras, que ya era desde hace unos 20 años el principal puerto español en movimiento de contenedores, se mantiene desde 1992 a la cabeza también en tonelaje total.

Figuró en 2007 en el lugar 49º entre los puertos del mundo y el 7º de los europeos en movimiento total de cargas. Está asimismo en el 25º del mundo, el 6º de Europa y el 2º del Mediterráneo entre los principales puertos en movimiento de contenedores, habiendo pasado de 516.874 teu en 1992 a 3.324.364 teu en 2008. No obstante, hay que tener en cuenta que el 95% de sus cargas contenerizadas no tienen origen ni destino español sino que se trata de un puerto principalmente de transbordo, es decir, un nodo o hub de conexión entre servicios oceánicos y feeders.

Por su parte, es también patente la desigualdad en el crecimiento de los diferentes puertos. Mientras en los últimos 20 años el tráfico total se ha multiplicado por 2,0 el mayor crecimiento lo ha experimentado Valencia, que ha multiplicado su tráfico por 5,5; mientras Algeciras lo hacía por 3,1; Barcelona por 2,8; Las Palmas por 2,7 y Bilbao sólo por 1,4 muy por debajo de la media nacional.

La mayor concentración del comercio marítimo español la constituye el arco mediterráneo: Almería-Cartagena-Alicante-Valencia-Castellón-Tarragona-Barcelona que suma el 44% del tráfico total nacional. También se desprende de la tabla que el tráfico portuario español ha crecido un 56% en los últimos 10 años, es decir, a razón de un 4,5% anual acumulativo, crecimiento superior al del PIB nacional.

La generación de cargas en España, es actualmente la siguiente:

- Zona Norte: el 23% del tráfico total.
- Zona Sur (de Huelva a Almería, inclusive): el 24% del total.
- Zona Mediterránea (incluyendo Baleares): un 44% del total.
- Islas Canarias: 44 Mtm, el 9% del total.

Y, analizando según el tamaño de los puertos:

- Los 5 mayores puertos (Algeciras, Valencia, Barcelona, Bilbao y Tarragona), movieron entre 33 y 75 Mtm cada uno y sumaron el 54,7% de la carga total, con una media de 51,7 Mtm por puerto.

- Los 5 puertos siguientes (Las Palmas, Cartagena, Huelva, Gijón y Tenerife), con movimientos entre 18 y 26 Mtm, sumaron otro 23,2%, con una media de unos 22,0 Mtm cada uno.
- De este modo, los 10 primeros puertos totalizaron el 78,0% del movimiento total de cargas.

En 2008, y por primera vez desde 1992, el tráfico en los puertos españoles se redujo como detallan las tablas siguientes:

Resumen total de tráfico portuario en 2008

(miles de toneladas)

Concepto		Año		Var. (%)	
		2007	2008		
Mercancías según su presentación	Graneles líquidos		150.411.077	153.931.580	2,34
	Graneles sólidos		116.860.986	101.343.196	-13,28
	Mercancía General	Convencional	61.357.446	58.331.760	-4,93
		En contenedores	139.349.731	145.245.352	4,23
		Total	200.707.177	203.577.112	1,43
Subtotal		467.979.240	458.851.888	-1,95	
Otras mercancías	Pesca congelada		229.842	216.457	-5,82
	Avituallamiento	Productos petrolíferos	7.656.294	7.414.307	-3,16
		Otros	3.296.432	3.220.602	-2,30
	Tráfico interior		3.975.407	3.697.272	-7,00
Subtotal		15.157.975	14.548.638	-4,02	
TOTAL		483.137.215	473.400.526	-2,02	

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado

Como muestra la tabla, el tráfico total descendió un 2,02% y el de mercancías un 1,95%, registrándose los recortes en Graneles Sólidos (-13,28%) y Carga General Convencional, mientras aumentaba el tráfico de Graneles Líquidos (+2,34%) y, sobre todo, el de Carga General en Contenedores (+4,23%)

Tráfico total, por puertos

(miles de toneladas)

Autoridad Portuaria	2007	2008	Var. (%)
A Coruña	14.347.263	12.848.585	-10,45
Alicante	3.651.586	2.803.442	-23,23
Almería	6.887.174	5.850.313	-15,05
Avilés	5.605.598	4.945.449	-11,78
Bahía de Algeciras	74.697.379	74.715.433	0,02
Bahía de Cádiz	7.253.510	5.007.078	-30,97
Baleares	14.662.078	13.460.239	-8,20
Barcelona	51.389.463	51.777.597	0,76
Bilbao	40.014.330	39.397.938	-1,54
Cartagena	24.047.342	25.747.735	7,07
Castellón	13.147.832	13.588.950	3,36
Ceuta	2.642.513	2.786.633	5,45
Ferrol-San Cibrao	11.060.390	12.859.899	16,27
Gijón	20.782.127	19.330.573	-6,98
Huelva	21.897.568	20.691.047	-5,51
Las Palmas	26.694.763	25.967.686	-2,72
Málaga	6.374.694	4.717.611	-25,99
Marín y Ría de Pontevedra	1.965.409	1.672.551	-14,90
Melilla	828.996	769.869	-7,13
Motril	2.753.198	2.389.690	-13,20
Pasajes	5.074.383	4.778.156	-5,84
Santa Cruz de Tenerife	19.873.656	18.203.673	-8,40
Santander	6.261.489	5.506.032	-12,07
Sevilla	4.764.977	4.584.599	-3,79
Tarragona	36.139.739	33.151.576	-8,27
Valencia	53.594.361	59.646.957	11,29
Vigo	5.526.132	5.064.076	-8,36
Vilagarcía	1.199.265	1.137.139	-5,18
Totales	483.137.215	473.400.526	-2,02

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado

Movimiento de contenedores por puertos (TEU)

Autoridad Portuaria	2007	2008	Var. (%)
A Coruña	8.476	7.918	-6,58
Alicante	179.259	150.827	-15,86
Almería	65	626	863,08
Avilés	8.590	7.615	-11,35
Bahía de Algeciras	3.420.533	3.324.364	-2,81
Bahía de Cádiz	143.662	126.408	-12,01
Baleares	194.271	176.186	-9,31
Barcelona	2.610.100	2.569.572	-1,55
Bilbao	554.558	557.355	0,50
Cartagena	47.036	46.755	-0,60
Castellón	101.929	88.208	-13,46
Ceuta	13.942	15.447	10,79
Ferrol-San Cibrao	8.244	500	-93,93
Gijón	13.849	26.095	88,43
Huelva	0	0	
Las Palmas	1.317.320	1.311.834	-0,42
Málaga	542.405	428.623	-20,98
Marín y Ría de Pontevedra	46.548	29.160	-37,35
Melilla	22.148	21.688	-2,08
Motril	2	0	-100,00
Pasajes	0	8	
Santa Cruz de Tenerife	486.697	397.536	-18,32
Santander	330	1.435	334,85
Sevilla	135.040	130.452	-3,40
Tarragona	47.136	47.415	0,59
Valencia	3.042.665	3.597.215	18,23
Vigo	244.065	247.873	1,56
Vilagarcía	9	16.601	184.355,56
Totales	13.188.879	13.327.715	1,05

Fuente: Organismo Público Puertos del Estado

3. SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA (SHORT SEA SHIPPING, SSS)

Uno de los objetivos prioritarios de la política de transportes de la Unión Europea, desde hace más de 10 años, es promover el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia (principalmente en el ámbito intra UE), también conocido como Short Sea Shipping, no sólo por su importancia económica per sé y en relación con otros sectores (comodalidad), sino por tratarse de un modo de transporte seguro y sostenible. Este tipo de transporte tiene una importancia creciente para nuestro país, por su situación geográfica en el mapa europeo.

Gracias principalmente a los esfuerzos de las empresas navieras y a pesar de los notables obstáculos existentes para su desarrollo, en los últimos cinco años han proliferado en España los servicios de este tipo. La siguiente tabla resume los más relevantes que se prestan en la actualidad.

Servicios de transporte marítimo de corta distancia en España

Febrero 2009

Cía Naviera	Puerto Salida	Puertos de llegada	Frecuencia semanal	Tipo buque
Flota Suardáz	Barcelona	Fos, Pireo, Derince	1	Ro-Ro
Grandi Navi Veloci	Barcelona	Génova	7	Ro-Ro
Grandi Navi Veloci	Barcelona	Génova, Tanger	1	Ro-Ro
Grimaldi Nápoles	Barcelona	Civitavecchia	7	Ro-Ro
Grimaldi Nápoles	Barcelona	Livorno	3	Ro-Ro
Xpress	Barcelona	Palermo, Nápoles	1	Cont.
Xpress	Barcelona	Fos	1	Cont.
Xpress	Barcelona	Lisboa	1	Cont.
Flota Suardáz	Bilbao	Bristol, Dublín, Belfast, Tilbury	1	Cont.
Geest Noth Sea Line	Bilbao	Rotterdam, Londres, Tilbury	2	Cont.
MacAndrews	Bilbao	Bristol, Dublín, Montoir	1	Cont.
MacAndrews	Bilbao	Liverpool, Greenock	1	Cont.
Naviera Pinillos	Bilbao	Southampton, Felixtowe, Dublín	1	Cont.
OPDR	Bilbao	Felixtowe, Rotterdam	1	Cont.
OPDR	Bilbao	Rotterdam	1	Cont.
Transfennica	Bilbao	Zeebrugge	3	Ro-Ro
Xpress Cont. Lines	Bilbao	Le Havre, Zeebrugge, Rotterdam	1	Cont.

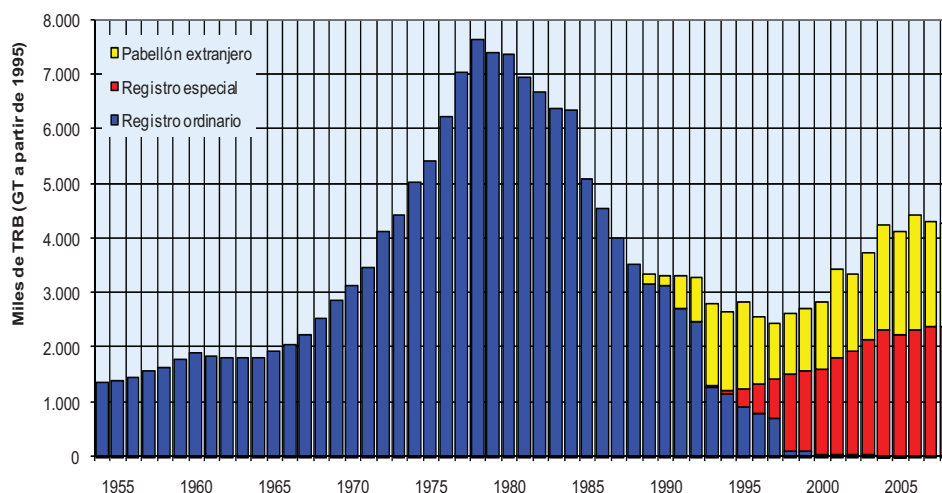
Cía Naviera	Puerto Salida	Puertos de llegada	Frecuencia semanal	Tipo buque
Logitec Lines	Castellón	Marina di Carrara	3	Ro-Ro
OPDR	Coruña	Hamburgo, Bremen, Amberes, Felixstowe, Rotterdam, Lisboa, Leixoes, La Coruña	1	Cont.
Xpress Cont. Lines	Coruña		1	Cont.
JSV	Gijón	Livorno, Civitavecchia	1x15 días	Cont.
Xpress Cont. Lines	Gijón	Rotterdam	1	Cont.
UECC	Pasajes	Bristol	1	Car Carrier
UECC	Pasajes	Zeebrugge, Flushing	1	Car Carrier
UECC	Pasajes	Zeebrugge, Sheerness	1	Car Carrier
Brittany Ferries	Santander	Poole	1	Ro-Ro
Brittany Ferries	Santander	Plymouth	2	Ro-Ro
Euro Marine Carrier	Santander	Newcastle, Le Havre, Teesport	2	Car Carrier
UECC	Santander	Zeebrugge	1	Car Carrier
UPM-Seaways	Santander	Kotka, Rauma, Bremerhaven	1	Ro-Ro
Flota Suardíaz	Tarragona	Livorno	2	Ro-Ro
Flota Suardíaz	Tarragona	Civitavecchia, Salerno	2	Ro-Ro
JSV Logistics	Tarragona	Livorno, Salerno	1	Cont.
Grimaldi Nápoles	Valencia	Livorno	2	Ro-Ro
Grimaldi Nápoles	Valencia	Gemlik, Salerno	3	Ro-Ro
Grimaldi Nápoles	Valencia	Salerno, Cagliari	2	Ro-Ro
Neptune Lines	Valencia	Marsella, Barcelona, El Pireo, Iraklion, Thessalonica	1	Ro-Ro
SPX-Xpress Service	Valencia	Barcelona, Valencia, Lisboa, Bilbao, Gijón, Vigo, A Coruña	1	Cont
Cía. Transmediterranea	Vigo	St. Nazaire	4	Ro-Ro
Delphis	Vigo	Lisboa, Leixoes, Le Havre, Rotterdam	1	Cont.
Flota Suardíaz	Vigo	Southampton, Santander, Setúbal	1	Ro-Ro
Flota Suardíaz	Vigo	Setúbal, Flushing	1	Ro-Ro
Flota Suardíaz	Vigo	Montoir, Sheerness	1	Ro-Ro
UECC	Vigo	Zeebrugge, Southampton	1	
Xpress Cont. Lines	Vigo	Lisboa, Leixoes, Le Havre, Rotterdam	1	Cont.

4. DATOS DE LA EVOLUCIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR NAVIERO

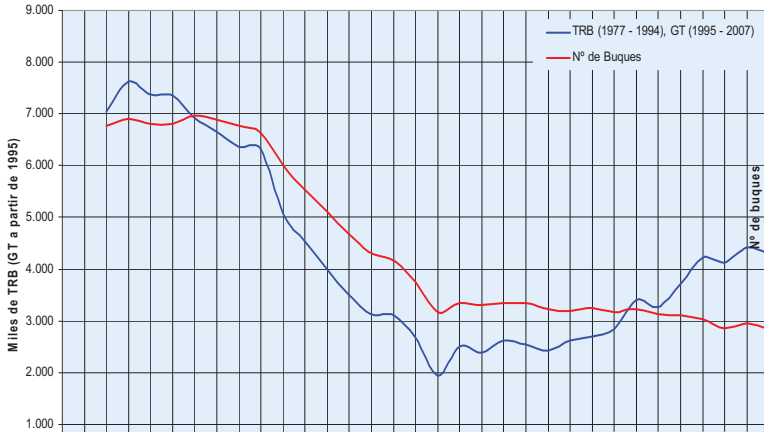
El 1 de enero de 2009 se han cumplido 10 años desde que tuvo lugar la apertura definitiva de los tráficos de cabotaje insular a la competencia por parte de buques de otros pabellones comunitarios y la desaparición de la reserva a favor de los buques españoles -por aplicación del Reglamento CEE 3577/1992-. Es, pues, muy oportuno, hacer un balance de lo que ha sido la evolución de la marina mercante española en este periodo y de cómo han encajado las empresas navieras españolas la competencia por parte de las europeas.

La flota controlada por las empresas navieras españolas contaba, al 1 de enero de 2009, con 270 buques y 4,26 millones de GT. En los últimos 10 años, aún con las lógicas oscilaciones, su tendencia ha sido en general creciente, tanto para los buques registrados en España como para los buques controlados por navieras españolas en registros extranjeros. En este periodo, el tonelaje de la flota inscrita en el Registro Especial de Canarias (REC) y el de los buques controlados bajo pabellones extranjeros se han multiplicado por 1,7. Por su parte, la flota mercante inscrita en el registro español ordinario fue decreciendo hasta desaparecer totalmente a finales de 2005.

FLOTA CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS
 Datos al final de cada año
 Fuente: Lloyd's, ANAVE



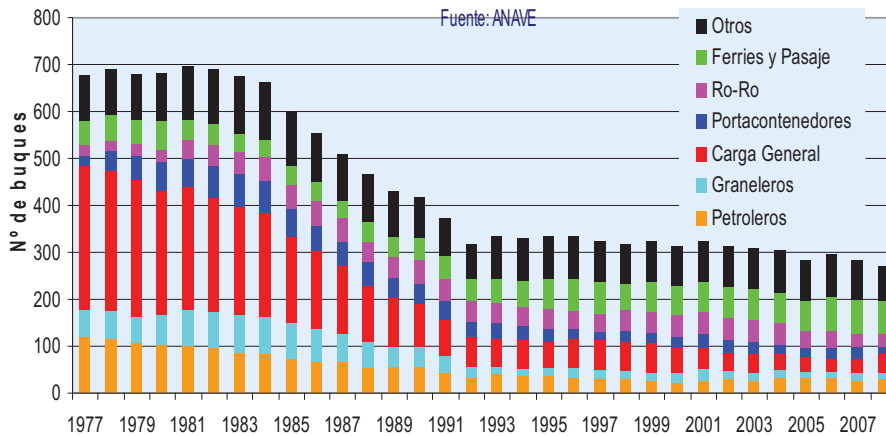
EVOLUCIÓN DE LA FLOTA CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS
 Datos a finales de cada año



El gráfico adjunto muestra que la evolución de la flota controlada por las empresas navieras españolas a lo largo de los últimos 10 años se caracteriza por el aumento del tamaño medio de los buques para aprovechar las economías de escala. Mientras el número de buques se ha reducido alrededor del 15% en ese periodo, su tonelaje total, en GT, ha aumentado más del 60%.

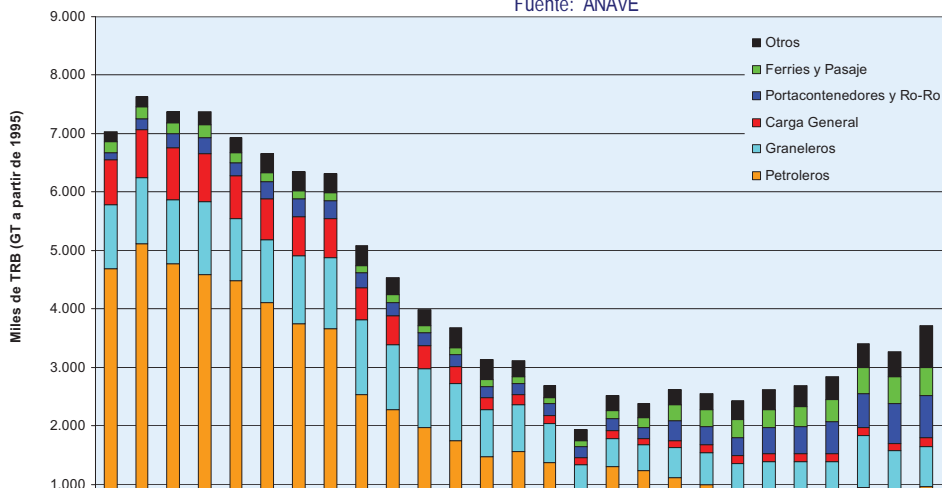
Del mismo modo, analizando la flota por tipos de buques se aprecia que las navieras españolas se han concentrado en buques más sofisticados y de mayor tecnología.

DISTRIBUCIÓN POR TIPOS DE LOS BUQUES INTEGRANTES DE LA FLOTA TOTAL CONTROLADA POR NAVIERAS
 ESPAÑOLAS 1977 - 2007
 Datos al final de cada año

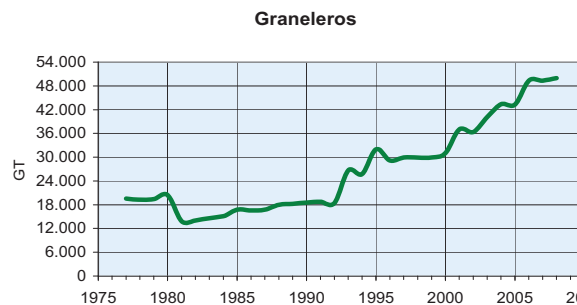
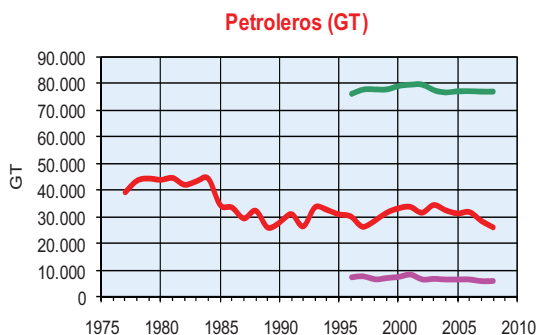


DISTRIBUCIÓN POR TIPOS DE BUQUES DEL TONELAJE DE LA FLOTA MERCANTE TOTAL CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS

Datos al final de cada año
Fuente: ANAVE



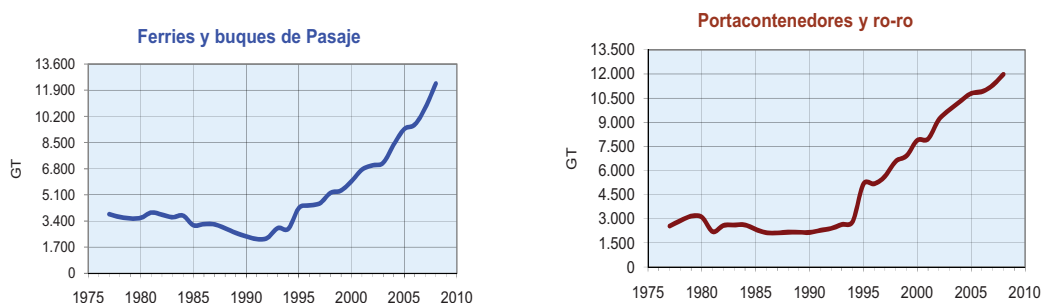
Considerando en primer lugar los buques dedicados a tráficos no regulares (tramp), en los últimos 10 años, el número de petroleros operados por navieras españolas ha aumentado en un 7%, mientras que sus GT se han mantenido prácticamente estables, de modo que el tonelaje medio para esta flota ha disminuido en un 8,5%. La flota de graneleros ha disminuido algo más de un 25% en número de unidades y, sin embargo, ha aumentado en un 23% sus GT, debido a la sustitución de buques pequeños por otros de mayor porte para aprovechar las economías de escala, de modo que el porte medio de la flota de graneleros ha aumentado casi un 70%.



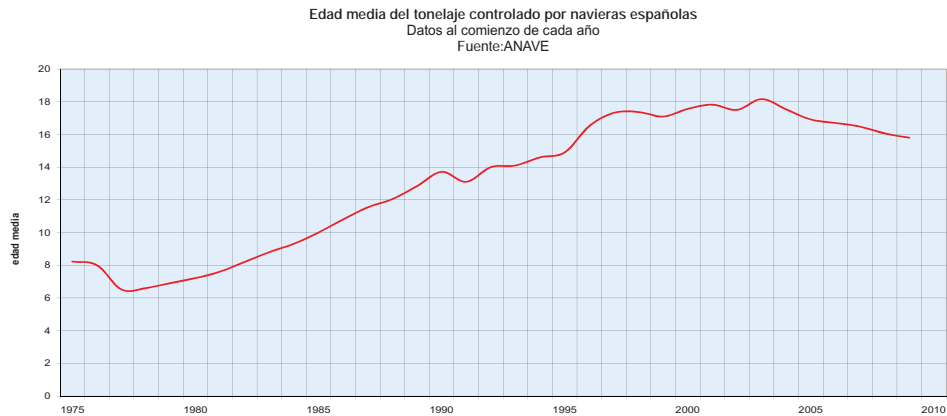
Algo similar ha ocurrido con los buques de carga general, cuyo número se ha reducido en torno al 39% y, sin embargo, su tonelaje total ha crecido un 25%. La evolución más espectacular ha sido la experimentada, a partir de 2002, por los

buques para el transporte de gases licuados, que en estos 6 años han duplicado su número de unidades y multiplicado por 15 las GT de su flota, gracias a la incorporación, principalmente en los años 2003 y 2004, de varios buques de muy elevado tonelaje (alrededor de 90.000 GT). Este desarrollo se ha debido al aumento de las importaciones españolas de LNG, que han llevado a España a ser el tercer importador de este producto, por detrás solamente de Corea y Japón.

En el caso de los buques que operan en tráficos de línea regular (especialmente en tráficos insulares), en estos 10 años, la flota de ferries y buques de pasaje ha aumentado en un 24%, sus GT totales casi se han multiplicado por 2,9 y su tonelaje medio por un factor de 2,4. El número de ro-ros y portacontenedores ha disminuido en un 35%, pero su GT total se ha multiplicado por 1,2, debido a que su tonelaje medio casi se ha duplicado.



Por su parte, la edad media de la flota total controlada por las navieras españolas se ha mantenido desde hace 12 años entre los 16 y 18 años de media; pero en los últimos 5 años muestra una tendencia a la baja, situándose actualmente en 15,8 años. En la parte de esa flota que opera bajo pabellón español, la edad media ha decrecido de forma continua desde hace 10 años, salvo en este último que ha aumentado ligeramente situándose a comienzos de 2009 en 13,9 años. Es, además, significativo que tanto la flota de pabellón español, como la total controlada por las navieras españolas, es sensiblemente más joven que la flota mundial, que a comienzos de este año tenía una edad media de 19,8 años.



En resumen, la flota mercante operada por empresas españolas ha crecido de forma notable en los últimos 10 años y, además, ha seguido un proceso de modernización y especialización en buques de mayor porte y tecnológicamente más complejos que la han hecho, sin duda, más eficiente. Los segmentos de la flota que más han crecido son los dedicados a líneas regulares (ferries, ro-ros y portacontenedores) y, muy especialmente, los buques de transporte de gases licuados. Además, la incorporación de buques nuevos o de construcción reciente ha permitido un rejuvenecimiento de la flota muy por debajo de la edad media de la flota mundial.

Toda esta evolución ha sido posible, sin duda, gracias al esfuerzo inversor que han realizado las empresas navieras, especialmente en los últimos 6 años, en los que se han recibido 70 buques de nueva construcción con una inversión total que supera los 2.650 millones de euros.

Año	Buques	Millones euros
2003	13	427
2004	18	736
2005	9	375
2006	7	237
2007	13	658
2008	10	218
TOTAL	70	2.651

En paralelo, la estructura empresarial ha evolucionado también de forma similar. Principalmente en los tráficos regulares de cabotaje nacional se ha producido un proceso de concentración, habiendo quedado prácticamente sólo 6 grupos empresariales, si bien de dimensión sensiblemente superior a las que encontrábamos hace 10 años. Sin embargo, prácticamente en todos los tráficos continúan compitiendo al menos dos empresas y en muchos casos tres.

La competencia ha actuado, sin duda, como acicate para que las empresas hayan mejorado constantemente sus flotas y sus servicios, lo que ha beneficiado claramente a los usuarios y ha permitido, por otra parte, que la penetración de las empresas extranjeras en los tráficos regulares con las islas con buques de otros países de la UE (permitida por el citado Reglamento 3577/1992) haya sido, hasta hace muy poco, bastante limitada. Sólo en los últimos años, el acceso de Chipre y Malta a la UE se está reflejando en un aumento de buques extranjeros, lo que indica la necesidad de medidas de impulso a la competitividad del Registro Especial de Canarias.

Por lo que se refiere al empleo, una de las principales características de la actividad naviera es la de no ser intensiva en mano de obra, sino en capital. Además, la flota, como antes se ha mostrado, está evolucionando hacia una mayor productividad, en el sentido de utilizar un número ligeramente decreciente de buques de mayor porte. Dado que el tamaño de los buques no influye sensiblemente en sus necesidades de tripulación, ello conduce a una menor necesidad de personal en el conjunto de la flota. Adicionalmente, también tiende a reducirse el personal de tierra, ya que en los últimos años las empresas navieras tienden a externalizar muchas funciones que anteriormente se realizaban en la propia empresa naviera.

A comienzos de 2009 las empresas navieras españolas empleaban a unas 11.300 personas, con arreglo a la siguiente distribución (datos parcialmente estimados por ANAVE):

	Nacionales UE (españoles en su inmensa mayoría)	No nacionales UE
Buques de pabellón español	4.730	230
Buques en otros pabellones	1.200	3.640
En tierra	1.500 (españoles en su mayoría)	
TOTAL	7.430	3.870

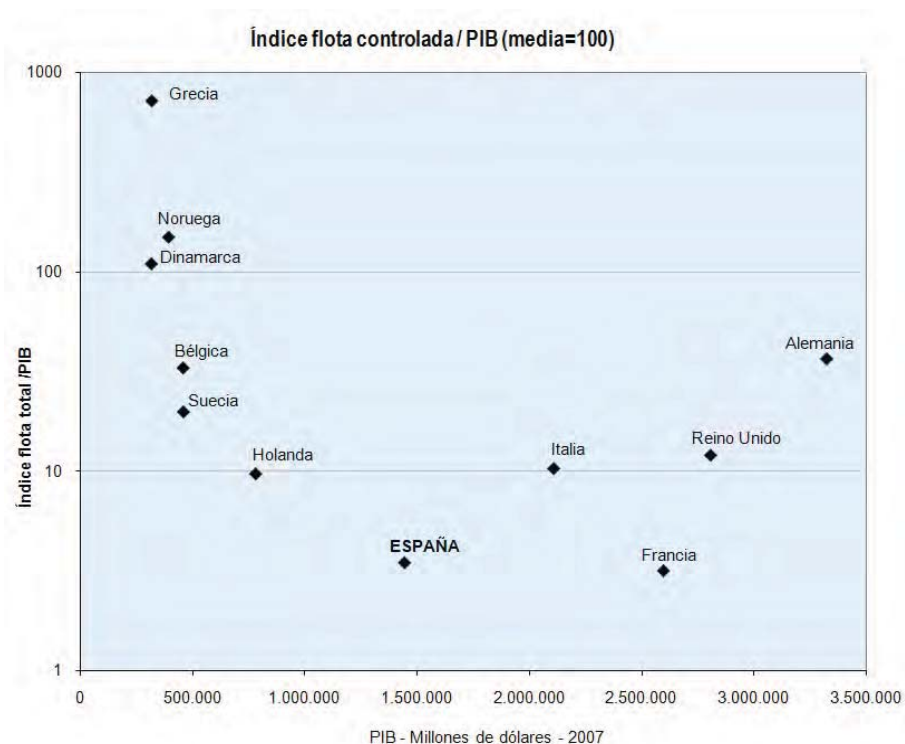
Finalmente, según un reciente informe (noviembre 2008) realizado por la consultora DBK, la facturación agregada de las empresas navieras españolas alcanzó, en 2007, los 2.070 millones de euros, con un crecimiento del 6,4% respecto al 2006. Según los datos manejados por el Gabinete de Estudios de ANAVE, la facturación real sería un 4% superior, por lo que esta estimación debe considerarse conservadora.

Siempre según DBK, el volumen de negocio derivado del transporte marítimo de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje se situó en 520 millones de euros en el mismo año, un 7,2% más que en el año anterior. La actividad de este segmento se vio favorecida por la positiva evolución del tráfico de cabotaje, que experimentó una revitalización en 2006 y 2007, creciendo en torno al 8 y 6%, respectivamente. Las fuertes inversiones realizadas por las empresas navieras en los últimos años en este segmento de flota que hemos visto anteriormente, sin duda han contribuido a este positivo resultado.

El transporte de mercancías, por su parte, generó un volumen de negocio de 1.550 millones de euros en 2007, lo que supuso un crecimiento del 6,2% respecto de 2006.

Los 5 primeros grupos empresariales reunieron, en 2007, el 57% de la facturación total de las navieras españolas, participación que se eleva hasta el 75% al considerar los 10 primeros. Por segmentos destaca la elevada concentración que se registra en el de transporte de pasajeros, en el que los 3 primeros operadores concentraron conjuntamente en 2007 algo más del 80% del volumen total de negocio.

Es importante tener en cuenta que sólo aproximadamente el 25% del comercio marítimo español es transportado por empresas navieras españolas, aproximadamente un 15% en buques de otros pabellones. Como muestra el gráfico adjunto, de los países de nuestro entorno económico, sólo Francia tiene una relación (Flota mercante controlada/ PIB) ligeramente más desfavorable que España. Por tanto, la capacidad de crecimiento del sector naviero en España, en el caso de que el marco de explotación fuese más favorable, es muy elevada.



5. DATOS DE LA EVOLUCIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL DE LAS EMPRESAS CONSIGNATARIAS Y ESTIBADORAS

En el mismo marco administrativo, y directamente ligada con la actividad del transporte marítimo, desarrollan su actividad las empresas Consignatarias de buques y las empresas Estibadoras.

El Consignatario de Buques es la persona (física o jurídica) que, por cuenta del armador o naviero, se ocupa de las gestiones materiales y jurídicas necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto. Esta definición se refleja de acuerdo con lo establecido en el Art. 349 del Proyecto de Ley General de

Navegación Marítima (actualmente en trámite en el Congreso de los Diputados). El número de empresas consignatarias españolas que operan en la actualidad es aproximadamente de 1000.

Un total 123.291 buques mercantes utilizaron el sistema portuario español en 2008, frente a 130.211 en 2007, lo que significa cerca de 7.000 unidades menos (-5,31%) que en 2007.

Por su parte, las empresas estibadoras de buques realizan, en el ámbito portuario, el servicio de carga, estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías, de acuerdo con lo establecido en el Art. 85 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General. Dichas actuaciones tienen la consideración de servicios portuarios Básicos, esto es, actividades comerciales que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario, conforme a lo preceptuado en el Art. 60, de la ya citada ley 48/2003.

El sector privado de las empresas estibadoras, en el periodo 2003-2006, aportó en inversiones al sistema estatal de puertos un total de 3.502 millones de euros, con una media anual de 875 millones de euros. Esta aportación es clave en la construcción de nuevas infraestructuras en los puertos y supone el 49% del global de la inversión.

Según datos de Puertos del Estado, las toneladas manipuladas por metro lineal de muelle en 2008, fue -en base a un tráfico total de 473 millones de tm manipuladas 248.627 m de muelle- de 1902 tm / m de muelle.

6. INICIATIVAS EUROPEAS EN MARCHA

Espacio Europeo Transporte Marítimo sin Fronteras:

A finales de enero, la Comisión Europea ha adoptado dos Comunicaciones específicas sobre transporte marítimo, de las cuales merece la pena mencionar la denominada "Plan de acción para el establecimiento de un Espacio Europeo de

Transporte Marítimo sin Fronteras” {COMM 2009 (11)}.

La finalidad de esta iniciativa es simplificar al máximo los trámites y requisitos administrativos aplicables al transporte marítimo intraeuropeo, con el fin de fomentar su desarrollo, Para ello se formulan una serie de posibles actuaciones a nivel EUROPEO y recomendaciones a los Estados miembros para actuaciones nacionales.

El sector del transporte marítimo no puede menos que apoyar decididamente esta iniciativa y pedir al gobierno español su respaldo e impulso activo a la misma, especialmente a través de la próxima presidencia española en 2010.

Regulación de emisiones de CO₂ procedentes del transporte marítimo:

También a finales de enero de 2009, la Comisión ha adoptado la Comunicación “Hacia un completo acuerdo sobre el cambio climático en Copenhague” {SEC(2009) 101}, que pretende definir la posición a adoptar por la UE en las negociaciones internacionales sobre reducción de las emisiones de CO₂ que tendrán lugar el próximo mes de diciembre en Copenhague, en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CNUCC), con vistas a consensuar el acuerdo que debe suceder, a partir de 2013, al actual Protocolo de Kyoto.

En el mismo, la Comisión propone que “las emisiones del transporte internacional aéreo y marítimo deberían incluirse en los objetivos generales fijados en Copenhague y tenerse en cuenta en las cuotas nacionales de los diferentes países”. Es positivo que la Comisión prefiera que las medidas para la reducción de las emisiones en el transporte marítimo se tomen en la OMI, pero indica que, si a finales de 2010 no ha habido un acuerdo, incluyendo comercio de emisiones, la UE debería tomar sus propias medidas en este campo.

Pero lo que resulta más sorprendente, y en realidad muy alarmante, es que la Comisión “se lance al espacio” e invite a la CNUCC a fijar objetivos concretos: “que en 2020 el impacto sobre el clima del transporte marítimo sea inferior al de

2005 y, en 2050, significativamente inferior al de 1990". Estas propuestas no hacen sino demostrar un profundo desconocimiento de la realidad del transporte marítimo (porque son objetivos imposibles de alcanzar) y, en el fondo, una tremenda ligereza.

Mucho más serio y realista nos parece el enfoque que da a este asunto el Secretario General de la OMI, E. Mitropoulos, quien, en una reciente conferencia en Tokyo, ha reiterado el firme compromiso de la OMI por avanzar sin demora en la regulación de la reducción de las emisiones de CO₂ de los buques, pero ha opinado que no es tan vital que este acuerdo se alcance tres o cuatro meses antes o después de Copenhague como que las medidas y objetivos que se adopten sean realistas, alcanzables, verificables y que se apliquen por igual a los buques de cualquier pabellón. Compartimos plenamente este planteamiento y pedimos el apoyo al mismo por parte de la Administración española.

A la hora de establecer tal regulación, es fundamental tener en cuenta que el transporte marítimo es, con una gran diferencia, el medio de transporte que emite menos CO₂ por unidad de transporte (t x km) y que, por tanto, si la regulación de sus emisiones (por ejemplo, mediante comercio de emisiones) tuviera como consecuencia la pérdida de competitividad relativa del transporte marítimo frente a otros medios de transporte que emiten más CO₂, el resultado neto sería contraproducente: un aumento neto de las emisiones.

Ampliación de los puertos y conexiones con Hinterland:

A finales de 2007, la Comisión adoptó una Comunicación sobre Política de Puertos en la UE {COMM 2007 (616) final}, en la que reconoce la necesidad de asegurar la posibilidad de crecimiento de la capacidad de transporte marítimo en Europa y, para ello, la posibilidad de ampliar según sea necesario los puertos europeos y sus conexiones con las redes de transporte terrestre (carretera y ferrocarril).

La propia Comunicación de la Comisión reconocía que, con frecuencia, los estudios de impacto ambiental encaminados a determinar la compatibilidad de este tipo de obras de infraestructura con las Directivas medioambientales europeas (como las

relativas a Aves, Hábitats, etc.) imponen un retraso muy notable al desarrollo de las mismas que, a veces, se traduce en una saturación de las infraestructuras existentes que genera ineficiencias y costes externos: accidentes, mayor consumo energético y contaminación, etc.

Por ello, la Comisión se comprometió a publicar próximamente unas Directrices sobre la aplicación de dichas Directivas que, sin menoscabar sus principios básicos, pretende simplificar y, sobre todo, agilizar su aplicación, de modo que los citados retrasos, se reduzcan al mínimo imprescindible.

El gobierno español debe apoyar este planteamiento y, una vez adoptadas, proceder a la aplicación diligente de estas Directrices para la mejor consecución de los fines indicados.

II. SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICA

1. SECTOR NAVIERO

Problemática de máxima urgencia: liquidez y financiación de circulante

Como consecuencia de la crisis de confianza en los mercados financieros internacionales, desde octubre de 2008, los créditos al comercio internacional se siguen concediendo de forma extraordinariamente restrictiva, lo que hace que la demanda efectiva de transporte esté en niveles bajísimos y que el mercado internacional de fletes de transporte marítimo se encuentre en mínimos históricos. Las perspectivas son que esta situación podría durar al menos hasta finales de este año. En el ámbito nacional, según datos del organismo público Puertos del Estado, la demanda de transporte con las islas Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla continúa descendiendo. En este contexto, varias empresas navieras españolas se están viendo obligadas a amarrar sus buques en puerto por falta de cargas y la situación financiera de bastantes de ellas empieza a ser muy delicada, lo que ha obligado ya a cancelar algunas nuevas construcciones.

En este momento la falta de liquidez es la necesidad más urgente e importante de las navieras españolas.

Necesidad de mejora del marco competitivo del Registro Especial de Canarias:

La competitividad de los buques españoles en los mercados internacionales se fundamenta en la existencia del marco laboral y fiscal singular establecido por medio del Registro Especial de Canarias (REC), creado en la Ley 27/1992. Todos los Estados miembros de la UE disponen, de una u otra forma, de regímenes similares, autorizados por la Comisión Europea, en el marco de las Directrices europeas sobre ayudas al Transporte Marítimo (DOUE nº13 de 17 de enero de 2004), con el fin de posibilitar la competencia con los buques que operan bajo pabellones de conveniencia. El sensible crecimiento experimentado, entre 1995 y 2004, por el tonelaje de la flota mercante inscrita en el REC, es buena prueba de que las condiciones de competitividad del mismo eran adecuadas hasta esa fecha.

No obstante, el acceso de Chipre y Malta a la UE (en mayo de 2004), tuvo como consecuencia la aparición de dos registros europeos sensiblemente más competitivos. Adicionalmente, desde febrero de 2005 se produjo un notable aumento de la complejidad administrativa en el procedimiento para el empleo de tripulantes extranjeros no nacionales de la UE en los buques del REC, debido al nuevo Reglamento de la Ley de Extranjería. La consecuencia es que el REC, como marco de competitividad, ha quedado desfasado y precisa urgentemente de una actualización. Algunos países, como Francia y Portugal, han experimentando el mismo fenómeno y han adaptado ágilmente sus registros especiales, en ambos casos ya en 2006, con resultados muy positivos.

En este contexto, coexisten actualmente en España empresas navieras en dos situaciones muy diferentes, si bien con necesidades de competitividad y estrategias, a medio plazo, similares:

- Por una parte, empresas armadoras y buques dedicados principalmente a tráficos regulares de cabotaje nacional que, hasta muy recientemente, encontraban un

marco laboral y fiscal adecuado en el Registro Especial de Canarias (REC), pero que, ante la pérdida de competitividad relativa de éste, se plantean ahora la salida de sus buques a otros registros comunitarios más competitivos (como Chipre o Malta) o el fletamento por tiempo de buques de armadores de otros países de la UE para seguir operando en los mismos tráficos (reservados a los buques de pabellones europeos).

- Por otra parte, empresas que operan principalmente en tráficos internacionales, que en su gran mayoría han accedido a un marco mucho más flexible operando bajo registros abiertos en otros pabellones.

En ambos casos, tanto la posibilidad de mantenimiento bajo pabellón español de la flota actual como el posible retorno al mismo por parte de la flota actualmente controlada en el extranjero, están condicionados a una mejora substancial de las condiciones de competitividad del REC, tanto mediante la mejora de los actuales términos económicos como mediante una mayor flexibilidad técnica y laboral.

En el apartado “III. PROPUESTAS DEL SECTOR” se formulan propuestas concretas para ello.

Escasez de personal nacional con experiencia y vocación de embarque

Las empresas navieras españolas (como también las de los demás Estados miembros de la UE) tienen dificultades crecientes para enrolar a oficiales españoles.

En realidad, debido al fuerte crecimiento experimentado por la flota mercante mundial, existe una creciente escasez de personal marítimo a nivel mundial, especialmente de oficiales experimentados.

Para incentivar a los marinos españoles a embarcar, en la actualidad, una de las medidas fiscales del Registro Especial de Canarias es una bonificación del 50% en el IRPF sobre los salarios percibidos por los tripulantes de los buques inscritos en el mismo. No obstante, dicha bonificación es hoy en día insuficiente ya que la

mayoría de los registros similares bajo otros pabellones, europeos e internacionales, tienen una exención fiscal prácticamente plena.

Por ello, es cada vez más frecuente que los oficiales españoles opten por enrolarse en buques extranjeros, con la ventaja de que la fiscalidad española sobre los salarios obtenidos en los mismos puede ser, en la práctica, mínima o nula.

Como consecuencia, una de las propuestas incluidas en el apartado "III. PROPUESTAS DEL SECTOR" va dirigida a incrementar dicha bonificación.

Apoyo al transporte marítimo como alternativa más sostenible en tráficos de corta distancia y de cabotaje nacional:

Todos los estudios y el propio Libro Blanco de la Política Europea de Transportes de la Comisión Europea reconocen las ventajas medioambientales del transporte marítimo y la necesidad de promoverlo en los tráficos de corta distancia (Short Sea Shipping, SSS) y de cabotaje nacional.

En España no existe ningún sistema nacional de apoyo económico real al lanzamiento de nuevos servicios de SSS, a diferencia de otros países como Francia (Marco Polo francés) o Italia (Ecobono). La única excepción es el concurso de Autopistas del Mar convocado conjuntamente con Francia y cuya larga tramitación está demostrando la complejidad administrativa de esta iniciativa.

Existe, además, una discriminación negativa del transporte marítimo frente al aéreo en la aplicación de las subvenciones al transporte de pasajeros residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.

Es, además, prioritario mejorar en general los accesos terrestres a los puertos: mientras en los últimos 15 años se han llevado a cabo inversiones muy cuantiosas en las infraestructuras interiores de los puertos, que las han mejorado muy notablemente, los accesos son en muchos casos insuficientes y deterioran la calidad global de los servicios multimodales, dificultando el desarrollo de los mismos.

2. SECTOR DE EMPRESAS CONSIGNATARIAS Y ESTIBADORAS

Formación de nuevos profesionales

Uno de los principales retos de futuro de las empresas consignatarias de buques es la formación de los nuevos profesionales que se integran en el sector. En dicha línea, al objeto de lograr unos itinerarios formativos adecuados a las necesidades que demanda la actividad a través del Instituto Nacional de Cualificaciones (INCUAL) dependiente del Ministerio de Educación y Ciencia, se está trabajando en la elaboración de los correspondientes planes de estudio dentro de la familia profesional de Comercio y Marketing, que permitan, una vez desarrollados y aprobados unos estándares formativos y homologados, cubrir con la eficacia debida este importante aspecto sectorial.

Inestabilidad del marco que regula las empresas estibadoras

Por su parte, en el caso de las empresas estibadoras, la principal problemática es la indefinición e inestabilidad del marco que las regula. Así, la Ley 48/2003, en su Disposición Adicional Sexta, establece que las Sociedades Mixtas de Estiba y Desestiba que nacieron dando cumplimiento a lo establecido en el RD-Ley 2/1986, de 23 de mayo, debían transformarse en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (Apies), dando un plazo de 12 meses para la citada transformación. Posteriormente, el R.D.-Ley 3/2005, amplió el plazo en 18 meses.

Transcurridos cuatro años desde la promulgación del citado R.D.Ley, se han constituido las Apies en los puertos de: Algeciras, Alicante, Arrecife, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Castellón, Huelva, Málaga, Puerto del Rosario, S. Cruz de La Palma, Sagunto, Tarragona, Tenerife y Valencia. Se encuentran pendientes de transformación y por tanto, incumpliendo la legislación vigente, las Sociedades Mixtas de Estiba y Desestiba de: A Coruña, Almería, Avilés, Baleares, Cartagena, Ceuta, Ferrol-San Cibrao, Gijón, Las Palmas, Marín y Ría de Pontevedra, Melilla, Motril, Pasajes, Santander, Sevilla, Vigo y Vilagarcía de Arousa.

Adicionalmente, desde el punto de vista laboral, y pese a la voluntad de ANESCO, el sector de la estiba se encuentra afectado por un contencioso jurisdiccional planteado por Puertos del Estado, UGT y CCOO (sindicatos minoritarios en el sector de la estiba) en oposición al IV Acuerdo Marco suscrito el 26 de julio de 2007 entre ANESCO y Coordinadora de Estiba.

En los momentos actuales, en el sistema portuario, debido a la situación de crisis mundial y la atonía industrial y de consumo en nuestro país, se está constatando una importante caída en los volúmenes de tráfico, con las consecuencias negativas que todo ello supone. El referido IV Acuerdo prevé ERES de suspensión de contratos cuando cae la actividad económica en los puertos, y se están produciendo tales expedientes en algunos de ellos en congruencia con lo pactado, tal es el caso de los ERES presentados por las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico de Málaga y de Santa Cruz de Tenerife.

Asimismo, el citado IV Acuerdo logró el objetivo de aprovechar al máximo la jornada existente, ampliando el número de turnos y estableciendo la jornada anual de 1.826 horas.

La inestabilidad jurídica a que se ha visto sometido el referido Acuerdo introduce, en las relaciones laborales de la estiba, un factor de conflictividad no desdeñable. No obstante, y a expensas de la celebración de la vista que tendrá lugar el próximo 5 de mayo y de la resolución que se dicte, no es previsible que se incremente la conflictividad laboral.

En diciembre de 2008, ANESCO fue consultada por Puertos del Estado en relación con el Anteproyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003. ANESCO ha realizado una serie de Alegaciones, cuyos puntos fundamentales se resumen posteriormente en el apartado 2 "Modificación de la Ley 48/2003, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General" del epígrafe "III. PROPUESTAS DEL SECTOR".

III. PROPUESTAS DEL SECTOR

1. ACTUACIÓN DE MÁXIMA URGENCIA: LÍNEA DE CRÉDITOS A CIRCULANTE

Como se ha señalado en el apartado II.1, la falta de liquidez es el problema más acuciante para la mayoría de las empresas navieras españolas. Por ello, la asociación empresarial del sector, ANAVE, con el apoyo de la CEOE, pidió al Ministerio de Economía que se habilitase una línea de crédito para circulante, en condiciones similares a la que, desde comienzos de 2009, se había instrumentado para PYMES y Autónomos, si bien, para ser útil a nuestro sector, debería ser accesible a empresas que no cumplan la condición de PYMES y con un límite superior de crédito por empresa de al menos 5 millones de euros por empresa.

Esta petición fue efectivamente atendida por el gobierno con la aprobación, el 6 de marzo, de la línea de liquidez ICO Medianas Empresas, dotada con 6.000 millones de euros, dirigida a empresas que no cumplan la condición de PYME (es decir, que tengan más 250 empleados o facturación superior a 50 millones de euros) y un tope de préstamos por empresa de 10 millones de euros.

Aunque esta medida fue acogida muy favorablemente por el sector, habiendo transcurrido ya dos meses desde su creación, las informaciones procedentes de las empresas apuntan a que el uso que de dicha línea de financiación se está haciendo por las entidades financieras es extraordinariamente restrictiva y el número de operaciones concretas muy limitado.

Es bien sabido que, como en la línea ICO-PYME, no se trata de subvenciones a empresas insolventes, sino de desbloquear la financiación de circulante a empresas viables, de modo que los créditos se concederán por las entidades financieras sobre la base de criterios financieros (garantías y tipo de interés) de mercado.

Sin embargo, para que la medida y los fondos dedicados a la misma surtan el efecto deseado, es fundamental que, en la medida de lo posible, se pongan por el gobierno los medios para que esta línea se utilice efectivamente.

2. MODIFICACIÓN DE LA LEY 48/2003, DE RÉGIMEN ECONÓMICO Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL

Consideraciones de ANAVE

a) Consideraciones previas

Como se desprende de los datos aportados, el transporte marítimo y la actividad portuaria tienen una importancia muy notable para la economía española, que (salvo el descenso registrado en 2008, debido a la crisis) va en aumento, puesto que la actividad portuaria está creciendo a tasas porcentuales sensiblemente superiores a las del PIB español. Más del 80% de nuestras importaciones y más del 50% de las exportaciones se transportan por mar, principalmente combustibles y materias primas esenciales para nuestra industria y una buena parte de sus exportaciones, así como importaciones de productos de consumo. En consecuencia, la eficacia de los puertos españoles, como canales de entrada y salida de ese ingente comercio, resulta ser un factor clave para la competitividad de nuestra industria.

Además, por sí mismos, los servicios marítimos y portuarios constituyen una actividad de notable relevancia económica, especialmente para las colectividades locales y de la zona. La facturación total de las empresas navieras españolas, junto con las tasas de las autoridades portuarias y los servicios portuarios prestados en el interior del puerto (sin contactar otras actividades logísticas y servicios de valor añadido que se desarrollan en las inmediaciones de los puertos), debió sumar en 2008 en España unos 6000 millones de euros.

Como tercer elemento, en los puertos españoles (como en la gran mayoría de los europeos), el Estado tiende cada vez más a proveer únicamente las infraestructuras generales y de abrigo, etc. corriendo a cargo de la iniciativa privada la mayor parte de las infraestructuras con finalidad comercial, el equipamiento y la provisión de los servicios al buque, a la carga y al pasaje. Ello exige inversiones privadas muy cuantiosas en activos de larga vida, en la mayoría de los casos sobre la base de concesiones o autorizaciones de uso del dominio

público. En España, entre las empresas navieras, las autoridades portuarias y las empresas privadas de servicios portuarios, invierten unos 1300 millones de euros/año.

Toda actividad económica está en mayor o menor medida condicionada por el marco jurídico que la regula. En el caso de los servicios portuarios, por tratarse de actividades que se desarrollan en un ámbito físico de titularidad del Estado, su regulación es realmente prolija, de modo que el grado de condicionamiento es muy elevado. Incluso, en algunos casos, como es el servicio de estiba, la relación laboral tiene carácter especial, lo que condiciona notablemente el coste laboral, entre otros factores.

De todo lo anterior parece que deberían resultar evidentes dos conclusiones:

- Por ser actividades económicamente muy relevantes en sí mismas y que influyen notablemente en la competitividad de la industria, debería ponerse un gran énfasis en que la regulación de los servicios portuarios sea la más apropiada para que se desarrollen en unas condiciones de eficiencia económica.
- Por requerir importantes inversiones y a largo plazo, es esencial que el marco regulador, además de promover la eficiencia, sea también lo más estable posible en el tiempo. Lo contrario desincentivaría las inversiones privadas y condenaría a nuestros puertos al atraso y a la obsolescencia.

Pues bien, la valoración de si las sucesivas modificaciones han resultado positivas o no, conllevaría, sin duda, una componente de subjetividad. Pero respecto de la estabilidad del marco, los datos son claros: la legislación portuaria se ha modificado de forma importante tres veces en los últimos años (1992, 1997 y 2003). La pasada legislatura se aprobó y envió a las Cortes un nuevo proyecto de ley que finalmente no fue tramitado y en diciembre de 2008 se ha consultado a los interesados un nuevo Anteproyecto. Una nueva ley cada 5 años en promedio no facilita en absoluto la necesaria estabilidad del marco.

ANAVE considera fundamental que en el trámite parlamentario de esta nueva iniciativa legislativa se haga el máximo esfuerzo por consensuar esta iniciativa legal con los sectores afectados y los principales partidos políticos, de forma que la nueva ley de puertos cumpla simultáneamente los objetivos de eficiencia y estabilidad que requiere una actividad de tanta relevancia económica.

b) Alegaciones de ANAVE al Anteproyecto de Ley consultado en diciembre de 2008

Como se ha indicado, ya en la anterior legislatura el gobierno remitió a las Cortes un proyecto similar, cuya tramitación finalmente no progresó. Este nuevo Anteproyecto, en el capítulo de Tasas, incluye cambios de enorme importancia, especialmente la eliminación de todo tipo de bonificaciones a los tráficos insulares e interinsulares y la reducción de las bonificaciones en los tráficos de Short Sea Shipping, lo que ha de tener un impacto muy negativo sobre los mismos, que no consta se haya evaluado cuantitativamente por Puertos del Estado.

En el preámbulo del Anteproyecto se indica que la eliminación de estas bonificaciones es consecuencia de la normativa comunitaria. ANAVE entiende, no obstante, que existen posibilidades jurídicas de defender, al menos parcialmente, el actual régimen, que se deberían agotar y, en todo caso, máxime si no se trata de una modificación impuesta por la voluntad del Gobierno, se deberían instrumentar compensaciones alternativas a dichos tráficos y no limitarse a su simple eliminación.

Por otra parte, máxime en una situación de crisis económica como la actual, con vistas a asegurar la estabilidad legal a medio plazo, sería obligado plantear alguna medida que promueva la mejora de la eficiencia en la prestación de los servicios portuarios, muy especialmente en el caso del servicio de estiba. Sin embargo, el proyecto no plantea ninguna clase de modificación sensible del régimen actual, ni a corto ni a medio plazo.

En consecuencia, y en respuesta a la consulta recibida de Puertos del Estado, ANAVE se formularon una serie de alegaciones detalladas al anteproyecto, de las que cabe resultar tres aspectos:

- Que se instrumenten unos mecanismos que compensen la eliminación de las bonificaciones en las tasas portuarias a tráficos insulares y la reducción a los de SSS, para evitar que suban las tasas en estos tráficos tan sensibles.
- Dado que cada Autoridad Portuaria podrá fijar las cuantías de sus tasas, que se instrumente un mecanismo que evite subidas excesivas sobre los tráficos cautivos de un determinado puerto.
- Dado que se mantiene, en lo esencial, el mismo marco laboral que hasta ahora en la prestación de los servicios de estiba, y con el fin de establecer un marco estable a medio plazo para los mismos se señala que se debería dar algún paso adelante en su eficiencia. En particular, se propone que la jornada de trabajo de los estibadores se ajuste a los horarios de los buques, y no a la inversa, como hasta ahora.

Asimismo, se agradece el ejercicio de transparencia que supone la consulta (no obligada por ley) de un proyecto legislativo, así como la actitud flexible observada en Puertos del Estado para aceptar algunas de las alegaciones. Por otro lado se recalca la necesidad de evitar, especialmente en la actual situación de crisis, que esta modificación legal dé lugar a una subida de las tasas, de forma muy especial sobre los tráficos insulares y de SSS.

Aunque el texto finalmente aprobado por el gobierno para su remisión a las Cortes como Proyecto de Ley se ha modificado para atender a algunas de las alegaciones del sector, persisten en gran medida los problemas anteriormente expuestos. Concretamente:

- Las modificaciones introducidas en el apartado de las bonificaciones en las tasas no se aplican a todos los tráficos afectados, siendo especialmente insuficientes para las islas Canarias y el Estrecho (Ceuta y Melilla).
- No se introduce ningún elemento de salvaguardia para evitar subidas excesivas sobre los usuarios cautivos de los puertos.
- Por lo que se refiere al servicio de estiba, no sólo no se atiende a la petición de liberalización o al menos un avance en la eficiencia del marco laboral, sino

que en algunos aspectos se refuerza aún más la posición ya excepcional de los trabajadores del sector.

El 14 de marzo, muy poco después del relevo en el ministerio de Fomento, se publicó un informe de la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) sobre este Proyecto de Ley que coincide sustancialmente en su valoración con la que se acaba de exponer y que, en esencia, resulta muy crítico con el Proyecto de ley en dos de las áreas antes señaladas (libertad tarifaria y servicio de estiba).

Dada la importancia de este informe, a modo de ejemplo, cabe citar textualmente algunos párrafos del mismo:

"El sector portuario, y en concreto los puertos de interés general, poseen una gran importancia económica, tanto por sí mismos como por la trascendencia que tienen para la actividad económica industrial y comercial, habiendo experimentado en los últimos años un notable crecimiento" (...) "Dada esta importancia económica, uno de los objetivos principales de la regulación portuaria ha de ser el fomento de la eficiencia y la competitividad de nuestros puertos a través de la promoción de la competencia".

"Se considera que el Anteproyecto no avanza suficientemente en la necesaria liberalización progresiva del modelo del servicio de manipulación de mercancías, consistente en el régimen de exclusividad de las entidades de puesta a disposición de estibadores y el régimen laboral especial de éstos. Esta figura supone un elevado grado de distorsión competitiva y encarece significativamente los costes del servicio prestado" (...) "El objetivo último debería ser que el acceso a la profesión se derive exclusivamente de la obtención de una titulación razonable y adecuada a su ejercicio, de manera independiente a la pertenencia a las SEED/APIE".

"Asimismo, se llama la atención sobre determinados aspectos derivados del incremento de la autonomía de las Autoridades Portuarias en su financiación, y la orientación en la determinación de las tasas a costes. Si no se introducen incentivos para ser eficientes, y se trasladan directamente los costes a las tasas,

éstas serán más altas. Si no hay alternativas viables, los usuarios de cada puerto no tendrán más opción que contratar unos servicios más caros, lo cual mermará la competitividad de sus productos y podrá, en última instancia, ir en perjuicio de los consumidores finales”.

Por las razones anteriormente expuestas, y con el apoyo de este informe de la CNN, este Proyecto de Ley debería ser objeto de una revisión en profundidad, con el fin de garantizar que establezca un marco estable y eficiente para la operación de los puertos españoles.

Consideraciones de ANESCO

a) Consideraciones previas

- El Anteproyecto, aunque reproduce buena parte de los criterios y argumentos, así como las correcciones correspondientes al similar Anteproyecto, que concluyó en Proyecto de Ley decaído en la legislatura anterior, introduce cuestiones nuevas que en algunos casos, a juicio de ANESCO, carecen de suficiente justificación.
- El Anteproyecto insiste en corregir algunos de los extremos de dudosa juridicidad a tenor de los contenidos de la ley 48/2003, insistiendo una vez más en el “bosque” de tasas, cánones y bonificaciones, de cuya lectura articulada no se desprende que la suma de todos ellos no justifique un grave incremento de costos para la actividad estibadora; y todo ello en el peor momento económico para la economía española en muchos años. Igualmente, es necesario señalar que la supresión de las bonificaciones contenidas en el Título I del Anteproyecto de Ley, debe considerarse muy negativa, sobre todo para el tráfico interinsular, en el que el transporte marítimo es un instrumento vital irremplazable.
- De algunas disposiciones de las que hace clara mención el Anteproyecto, se desprendería una desconfianza innata de Puertos del Estado en la capacidad de las empresas para administrar sus obligaciones en materia de estiba y desestiba portuaria. Lo ocurrido en esta materia durante los últimos años demuestra lo contrario: basta observar el número de empresas existentes hace 22 años cuando

se promulgó el R.D.-Ley 2/86, y las que existen ahora, el régimen de capitalización de las empresas que hoy prestan servicio de estiba y desestiba portuaria, y el mantenimiento por éstas de cuantiosas inversiones

- En maquinaria y tecnología portuaria, instalaciones, etc., cabe constatar que el paso que se ha dado de asunción de responsabilidades es, sin duda, irreversible, y de los hechos transcurridos nadie puede deducir que la situación sea de "minoría de edad" y se necesite de la acción tutelante del Estado en materia tan propia de la responsabilidad como empresarios, cual es la organización del "pool" o "bolsín" de trabajadores fijos discontinuos de relación laboral especial destinados a ser puestos a disposición de las empresas para resolver las necesidades de producción del servicio que éstas no puedan afrontar con su personal propio.
- Asimismo, en cuanto a la fijación de un porcentaje de personal fijo, como por otra parte ya imponía la Ley 48/2003, incrementando incluso éste por voluntad de las Comunidades Autónomas, ello pone una vez más de relieve que la opción al respecto defendida por Puertos del Estado, manifiesta la convicción por parte de esta Administración de que el servicio de la estiba debe y puede sostenerse fundamentalmente por personal fijo dependiente de cada una de las empresas estibadoras. Elevar a categoría tal circunstancia, sólo podría conducir a incrementar el costo de la estiba, obligando a las empresas a asumir cargas innecesarias y artificiales; por el contrario, el establecimiento de un porcentaje de fijeza debe formar parte de los pliegos de condiciones particulares establecidas en cada puerto para la prestación del servicio de la estiba, único medio a través del cual, a tenor de la naturaleza de la actividad del puerto, las Autoridades portuarias pueden predeterminar si el servicio de la estiba exige o no la imposición de un porcentaje de fijeza a las empresas. Todo ello puede y debe hacerse dentro del diálogo entre las Autoridades Portuarias y las empresas concesionarias del servicio.
- Hay otras cuestiones de trascendental importancia que, como es lógico, deben ser rechazadas, tal como la voluntad de Puertos del Estado de ligar la legitimación negociadora con la existencia o no de una previa composición de trabajadores fijos de las empresas estibadoras españolas, corriendo así la ley específica que es el

Estatuto de los Trabajadores y pretendiendo afectar al derecho a la negociación colectiva y sin duda a la libertad de empresa (Art. 38 de la constitución).

- El Anteproyecto de Ley circulado en trámite de informe entre las asociaciones del sector, destinado a modificar la Ley 48/2003, supone entre otras disposiciones abrir la duplicidad de organizaciones de la estiba en los puertos, a través de "bolsines" de mayoría pública o privada, y que encubre el deseo absolutamente infundado de control por parte del sector público de la actividad empresarial.

No obstante, en beneficio de los intereses empresariales concernidos y del interés general, sería deseable una inmediata negociación con Puertos del Estado y, en general, con la Administración Pública que recondujera el relato de los hechos antes citados, de modo que la acción político-administrativa respondiera a las necesidades existentes, y no a la defensa de la mera injerencia pública en actividades delegadas en manos privadas, o de competencia compartida, sin que a ciencia cierta el justiciable, es decir, las empresas, sepan "a que carta quedarse".

b) Alegaciones de ANESCO al Anteproyecto de Ley consultado en diciembre de 2008

Tal y como se ha reflejado anteriormente, ANESCO formuló ante Puertos del Estado alegaciones al Título III. Dada la importancia que reviste para las Empresas del Sector, se ha procedido a formular un documento de Alegaciones que, a través de veinticinco páginas y de forma sistemática y razonada, entra en las principales materias que deben ser objeto de revisión.

En relación con el Art. 7 del citado Anteproyecto (reglas generales) se ha formulado alegación de modificación al Art. 7.B) y 7.D), facilitando redacción alternativa de mejora del texto propuesto.

Igual línea de trabajo se ha seguido en relación al Art. 10, relativo a la Tasa por Ocupación, a cuyo Apartado 10.3.a) párrafo segundo referente a la Ocupación de Terrenos y Apartado 4.2, Actividades Auxiliares y Complementarias, se han formulado redacciones alternativas.

En relación con el artículo 10.4.b), sobre ocupación de suelo o subsuelo de terrenos o espacios sumergidos, ha sido solicitada su supresión.

Sobre el Art. 10.5 párrafo último se ha facilitado redacción alternativa, solicitando la inclusión de un nuevo párrafo cuarto al citado artículo, proponiendo una nueva redacción al artículo 10.6, así como la inclusión de un nuevo párrafo tercero.

Al Artículo 10.8, al igual que en la mayoría de los precedentes, se ha aportado una propuesta de redacción alternativa, solicitando la adición de un nuevo párrafo que incluya nuevamente la bonificación a la cuota de ocupación privativa del dominio público portuario, por buenas prácticas medioambientales.

Sobre la Tasa la Actividad, se han formulado alegaciones de aclaración al Art. 11.4. Igualmente, al Art. 15. Tasa a la Mercancía, en relación con el 15.2.a), último párrafo sobre sujetos pasivos de la Tasa, se ha propuesto una alegación de modificación del texto.

En lo referente a la Tasa del Buque, se han realizado alegaciones al Art. 13.4. I a) 2º, de modificación de la redacción actual en relación con los atraques otorgados en concesión. Se ha solicitado a Puertos del Estado, mediante una alegación de modificación al Art. 15.5 c la aplicación del coeficiente 0,80 a todas las mercancías que entran o salgan de la zona de servicio del Puerto por transporte ferroviario.

A su vez, alegaciones de modificación al Art. 15.4, apartado II.b), sobre la cuota íntegra de la Tasa a la Mercancía, de acuerdo con lo establecido en la vigente Ley 48/2003 y al Art. 19, sobre Bonificaciones, se ha solicitado añadir un nuevo Punto 3, que incluya a cualquier tráfico relevante o sensible para la economía nacional o regional, o que tenga la condición de prioritario o estratégico.

Se ha propuesto una nueva redacción a la Disposición Transitoria Primera, en relación con la adaptación de la tasa de ocupación en concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 48/2003, al igual que la solicitud de adición en el Art. Tercero, relativo a la modificación de otros preceptos de la Ley 48/2003, de una disposición que regula la figura y responsabilidad del

Consignatario de Buques en la línea contenida en la Ley 62/1927 de Modificación de la LPMM y en el Proyecto de Ley General de Navegación Marítima.

Finalmente, se ha solicitado la creación de una nueva Disposición Adicional, que posibilite a las Organizaciones Empresariales del Sector formar parte de los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias, a través de dos vocalías, una en representación de las Empresas Estibadoras y otra en representación de las Empresas Consignatarias.

3. PROPUESTAS PARA LA MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD DE LOS BUQUES MERCANTES DE PABELLÓN ESPAÑOL INSCRITOS EN EL REGISTRO ESPECIAL DE CANARIAS (REC)

En los últimos cuatro años se ha frenado notablemente el crecimiento que venía experimentando la flota de las empresas navieras españolas y se viene produciendo un incesante "goteo" de buques que abandonan el pabellón español, mientras que, en los tráficos de cabotaje con las islas, están entrando buques de pabellones de otros Estados de la UE (sobre todo Chipre). Esto indica sin lugar a dudas que las condiciones de competitividad del REC han quedado desfasadas.

Adicionalmente, las empresas tienen dificultades crecientes para enrolar a oficiales españoles. Dada la escasez de personal marítimo a nivel mundial, especialmente de oficiales experimentados, es cada vez más frecuente que los oficiales españoles opten por enrolarse en buques extranjeros, con la ventaja de que la fiscalidad española sobre los salarios obtenidos puede ser, en la práctica, mínima o nula. A este respecto, se proponen dos medidas:

- Aumentar la bonificación en el IRPF de los oficiales nacionales de la UE enrolados en buques del REC, del 50% actual al 90%. Se precisaría una norma de rango de Ley que modificase la Ley 19/94 del REC de Canarias (podría ser la Ley de Presupuestos para 2009): Para reducir su coste económico para el Estado se solicita únicamente para los oficiales nacionales de la UE y no para el resto de los tripulantes. Además del impacto indirecto que ello pudiera tener en los costes de

personal de las empresas, esto tendría un efecto muy positivo para motivar a los marinos españoles a embarcar y a hacerlo en buques españoles.

- Aplicar la flexibilidad prevista en la Ley de Puertos y Marina Mercante (27/1992) de modo que el porcentaje mínimo del 50% de tripulantes nacionales UE se calcule respecto de la dotación mínima de seguridad. No se precisaría norma alguna, sino simple práctica administrativa. Esto sería especialmente positivo para los buques de pasaje. No parece hoy día justificado que se exija que el 50% del personal de fondo sea europeo.

4. PROPUESTAS PARA APOYAR AL TRANSPORTE MARÍTIMO

- Alinear plenamente el transporte marítimo al aéreo en el reintegro de las subvenciones a pasajeros residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla y agilizar al máximo el mismo. Modificar para ello el RD 1316/2001 que lo regula. En particular, permitir liquidaciones mensuales para el reintegro a las empresas de las cantidades adelantadas por éstas y establecer un sistema de liquidaciones provisionales que permita agilizar al máximo el abono de dichas cantidades.
- Ecobono: Introducción en la Ley de Presupuestos Generales para 2008 y aprobación de procedimiento por Real Decreto, para su aplicación durante 3 años. Establecimiento de un incentivo económico a los transportistas por carretera u operadores logísticos que embarquen sus camiones o semirremolques en servicios regulares de transporte marítimo de corta distancia (SSS), por un importe equivalente al 25% de la tarifa marítima de referencia.
- Mejora de los accesos terrestres a puertos: Dar máxima prioridad, dentro de las inversiones previstas en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) a las inversiones en conexiones de los puertos marítimos y las redes de alta capacidad de carretera y ferrocarril. Las estimaciones económicas del PEIT contemplan para este fin un importe de 1.220 millones de euros, que suponen únicamente el 0,51% del presupuesto total. No obstante, la priorización de estas actuaciones resultaría muy positiva para el desarrollo del transporte marítimo de

corta distancia (SSS), con efectos como la reducción de las emisiones de CO2 y otros costes externos como saturación, accidentes, etc.

EL TRANSPORTE FERROVIARIO

I. INTRODUCCIÓN

1. INDICADORES ECONÓMICOS²¹

El transporte por ferrocarril mantiene, hasta el año 2006, en torno al 2% del volumen de negocio del Sector Transportes, aunque tiene un ritmo de crecimiento menor que éste.

Es necesario destacar el fuerte incremento experimentado por el ferrocarril en Inversión Bruta en bienes materiales, que en 2006 creció un 31,28% respecto de 2005. Estos datos representan el 2,84% de la Inversión Bruta del Sector Servicios para el año 2006 y el 16,26% si consideramos exclusivamente el Sector Transportes.

El valor añadido del transporte ferroviario representa únicamente el 2,5%.

Indicadores económicos del sector ferroviario 2005-2006

Datos ²²	Ferrocarril	
	2005	2006
Volumen de negocio	1,77	1,83
Valor añadido	1,2	1,27
Inversión bruta	1,11	1,62

Fuente: Elaboración propia a partir de los últimos datos publicados por el INE (Agosto 2008) dentro de la Encuesta Anual del Sector Servicios.

En el periodo 2005-2006 el transporte ferroviario pierde empleo en un 2,03%.

Respecto del total de ocupados, el ferrocarril aporta al Sector Transportes el 2,15% en 2005 y el 2,16% en 2006.

²¹ Observatorio del ferrocarril, 2007.

²² Valor añadido: es a precio de los factores; Unidad en miles de Euros; Inversión bruta: en bienes materiales

2.-TRANSPORTE DE MERCANCÍAS²³

La Ley del Sector Ferroviario (LSF) establece que los servicios de mercancías se prestarán sobre la RFIG en régimen de libre competencia entre las empresas ferroviarias, considerando como tales aquellas que, aportando -en todo caso- la tracción, sean titulares de una licencia de empresa ferroviaria, otorgada por el Ministerio de Fomento.

Para el acceso de terceros a la red de FEVE son precisos convenios comerciales que permiten introducir material remolcado de terceros en las líneas adscritas a éste, siendo FEVE quien aporta la tracción y la plantilla. Hay que mencionar que, eventualmente, puede autorizarse material de tracción debidamente homologado, y suscribirse acuerdos con otras entidades públicas y privadas.

En las infraestructuras de transporte público de ámbito autonómico no es obligatoria la apertura del mercado ya que los servicios se prestan en régimen de gestión directa en el País Vasco por Euskotren; en Cataluña por FGC; y en régimen de gestión indirecta (concesión) en Castilla y León por Minero Siderúrgica de Ponferrada (MSP).

Para poder operar en la RFIG abierta al mercado no sólo es necesario contar con licencia, sino también con el certificado de seguridad que autorice la circulación por las líneas sobre las que se va a prestar el servicio y la obtención de los surcos necesarios. Y, para obtener la categoría de candidato autorizado, es precisa una licencia limitada por el objeto de tráfico (mercancías o viajeros) y en función del volumen del mismo.

En 2007 efectuaban transporte de mercancías sobre la RFIG las empresas: Renfe Operadora, Continental Rail y Acciona Rail Services.

²³ Datos referidos a los servicios de transporte público de mercancías

Licencias de operador (empresa ferroviaria) concedidas 2005-2007

Empresa ferroviaria	Fecha Resolución Mº Fomento	Fecha Licencia UE	Declaración de actividad
Renfe operadora	27/09/2005	07/10/2005	Tracción exclusiva. Servicios de viajeros y Mercancías gnral, perecederas y peligrosas.
Comsa Rail Transport	27/09/2005	07/10/2005	Tracción exclusiva. Servicios Mercancías gnral, perecederas y peligrosas.
Continental Rail	14/10/2005	21/10/2005	Tracción exclusiva. Servicios Mercancías gnral, perecederas y peligrosas.
Acciona Rail Services	16/03/2006	16/03/2006	Tracción exclusiva. Mercancías gnral.
Activa Rail	04/07/2006	14/07/2006	Tracción exclusiva. Servicios Mercancías gnral, perecederas y peligrosas.
Traccion Rail	24/07/2006	24/07/2006	Tracción exclusiva. Servicios Mercancías gnral, perecederas y peligrosas.
Eusko Trenbideak	27/08/2006	24/08/2006	Tracción exclusiva. Servicios Mercancías gnral, perecederas y peligrosas.
Arcelor Mittal Siderail	17/07/2007	03/09/2007	Tracción exclusiva. Servicios de viajeros y Mercancías gnral, perecederas y peligrosas.

En cuanto a los Tráficos de las nuevas operadoras privadas, cabe resaltar los siguientes datos:

1. Importancia relativa sobre los trenes totales: Aproximadamente, un 0,19% del total de las circulaciones realizadas sobre la red Adif son gestionadas por operadores privados.
2. Importancia relativa sobre los trenes de mercancías: En 2007, los trenes/km de las operadoras privadas supusieron un 0,82% de las circulaciones de mercancías en la RFIG.
3. Importancia relativa en toneladas kilómetro: En el mismo año, las toneladas brutas /km de los operadores privados suponen un 0,38% de las totales circuladas en la Red de Adif, y un 0,87 % de las totales efectuadas por trenes de mercancías.

Por otro lado, y por lo que al transporte realizado en servicios de mercancías se refiere, en el año 2007 se transporta un -3,28% de lo que se transportó en el año 2006. En cuanto a las toneladas, el transporte tuvo un incremento del 0,31% respecto al año anterior; y el recorrido medio de la mercancía fue un 3,58 % inferior a la del año anterior.

El aprovechamiento de los trenes (medido como el cociente entre las toneladas netas transportadas y las toneladas brutas) supuso un incremento de 0,52 puntos porcentuales sobre 2006.

El total de toneladas netas/Kilómetro (tn.km) transportadas en el año 2007 sufrió un ligero descenso con respecto al año 2006. De este total, el 94,07% fue transportado por Renfe-Operadora.

La operadora que transporta mayor volumen de mercancías es Renfe en 2007, con un 79,54 % del transporte total medido en toneladas netas.



Finalmente, y en lo que respecta a tráficos ferropuertuarios, medidos por las toneladas embarcadas y desembarcadas del ferrocarril en los Puertos del Estado, descienden un 6%, al pasar de 12.286.512 toneladas en 2006 a 11.549.223 toneladas en 2007.

3.-TRANSPORTE DE VIAJEROS

Larga distancia

Se considera "transporte de viajeros de larga distancia", todos aquellos tráficos de viajeros realizados en trenes o en grupos de trenes en los que el recorrido medio del viajero es superior a 300 kilómetros. Este es el criterio utilizado por RENFE para caracterizar a sus viajeros de larga distancia.

Dentro de este segmento, en función de la velocidad media del tren, se distinguen dos subsegmentos:

1. Transporte de viajeros de "larga distancia - alta velocidad", en los que la velocidad máxima del tren es igual o superior a 200 km/h y además la velocidad media es superior a 100 km/h.
2. Transporte de viajeros de "larga distancia convencional", servicios en los que la velocidad máxima del tren es inferior a 200 km/h o la velocidad media inferior a 100 km/h.

De acuerdo con estas definiciones, sólo Renfe-Operadora realiza lo que definimos como tráfico de larga distancia en España, ya que el resto de las empresas operadoras de servicios de viajeros por ferrocarril que actúan en territorio español no prestan servicios que, de acuerdo con las anteriores definiciones, pudieran denominarse de larga distancia.

El transporte realizado en 2007 fue de 8.466 millones de viajeros/ kilómetro, lo que representa una disminución del 0,02% sobre los 8.468 millones de viajeros/kilómetro de 2006; siendo de 455 kilómetros, el recorrido medio por viajero (-1,99% s/2006).

El transporte ferroviario de larga distancia (medido en viajeros/kilómetro) en 2007 repite prácticamente la misma cifra del año 2006: -0,02%.

**Evolución de tráfico de viajeros de larga distancia
(1941-2007)**
Viajeros/km



Media distancia

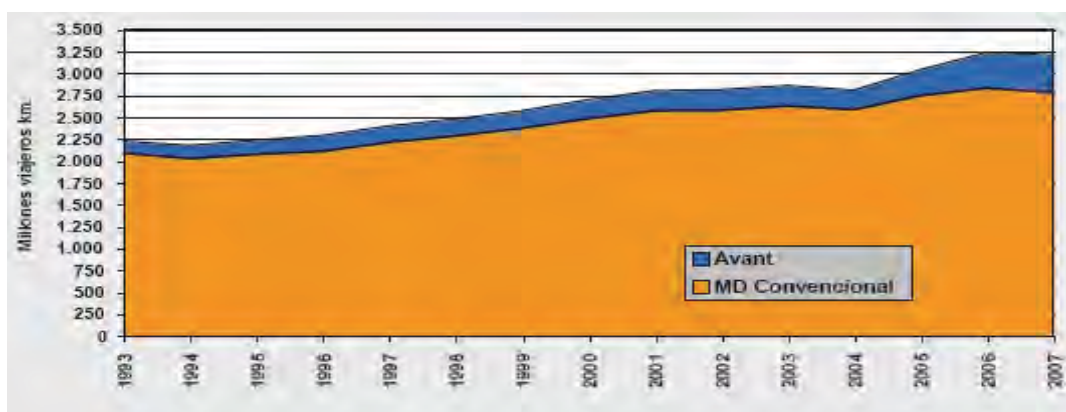
Se considera "transporte de viajeros de media distancia" todos aquellos transportes de viajeros realizados en trenes o en grupos de trenes en los que el recorrido medio del viajero es superior a 60 kilómetros e inferior a 300. Con este criterio se excluyen los viajeros que los operadores consideran habitualmente como de "cercanías".

Dentro de este segmento se distinguen dos subsegmentos, en función de la velocidad media del tren:

1. Transporte de viajeros de "media distancia - alta velocidad", sería el realizado en aquellos servicios en los que la velocidad máxima del tren es igual o superior a 200 km/h, y además la velocidad media del tren es superior a 100 km/h.
2. Transporte de viajeros en media distancia convencional, es el realizado en los servicios en los que la velocidad máxima del tren es inferior a 200 km/h o la velocidad media del tren es inferior a 100 km/h.

De acuerdo con estas definiciones, se consideran tráficos de media distancia exclusivamente los realizados por Renfe-Operadora en sus trenes gestionados por la Dirección General de Servicio de cercanías y media distancia. Incluyéndose en ellos: los transportes realizados en trenes de media distancia y alta velocidad (Servicio Avant), los servicios ferroviarios de la operadora FEVE -considerando las líneas que denomina "regionales"-.

La evolución del tráfico total de viajeros de media distancia de RENFE en el periodo 1993-2007 muestra una tendencia regular de crecimiento, con dos pequeños retrocesos en los años 2004 y 2007. El máximo de viajeros/ kilómetro de media distancia en Renfe se produce en el año 2006.



II.- SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICA

El sistema de transportes en España está influenciado de manera decisiva, como no puede ser de otra forma, por los principios de la Política Común de Transportes. Su importancia estratégica hace que el ferrocarril sea especialmente considerado en el conjunto de las medidas normativas y de planificación, así como en la nueva ordenación del sector del transporte, como destaca en este sentido el Libro Blanco "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad".

De igual manera, se establece en la planificación nacional, a través del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) del Ministerio de Fomento, una

vía de consolidar el modelo ferroviario mediante “la separación de la gestión de la infraestructura y los servicios, la creación de un sistema de licencias para las empresas ferroviarias, la apertura del acceso al transporte nacional e internacional para nuevos operadores ferroviarios, el fortalecimiento de la administración ferroviaria y la creación de un organismo regulador de la actividad sectorial”.

El nuevo modelo ferroviario está compuesto por el Ministerio de Fomento, que define la política ferroviaria, legisla, planifica y otorga licencias; el Comité de Regulación Ferroviaria, que supervisa y soluciona posibles conflictos; el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), que tiene la encomienda de la construcción y administración de infraestructuras, y adjudica la capacidad a las empresas ferroviarias de transporte; y finalmente las empresas de transporte.

A fecha de hoy no se han corregido las debilidades del sistema, que se pusieron de manifiesto con la liberalización de este sector, el 1 de enero de 2005. Por otro lado, el actual tratamiento del sistema ferroviario difiere enormemente según se trate del transporte de mercancías o del de viajeros:

1. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

En la actualidad, el ferrocarril no constituye ni una alternativa real ni un medio competitivo para el transporte de mercancías (nacional e internacional), ni cumple las condiciones necesarias para configurarse como un modo complementario a otros modos de transporte.

El Libro Blanco de Transporte de la UE recoge que, en la Unión en los últimos 30 años, se han clausurado una media anual de 600 kms de ferrocarril.

Como dato ilustrativo, se destaca que el ferrocarril transporta en la Unión tan solo un 8% de las mercancías, y las estimaciones de los expertos de la UE prevén una pérdida del 10% para 2010. Esta participación es, en nuestro país, de menos del 2%.

En la actualidad diariamente cruzan los Pirineos cerca de 20.000 camiones, con una previsión de crecimiento del 8% anual. Hoy en día, el tráfico total entre la Península Ibérica y el resto de Europa supone unos 220 millones de toneladas al año, siendo la estimación de crecimiento para 2015 de 100 millones de toneladas más.

De los 105,3 millones de toneladas que pasaron por los Pirineos (es decir, excluyendo las que se transportaron por rutas marítimas), sólo el 4% lo hicieron mediante ferrocarril.

El declive del transporte de mercancías por ferrocarril es más palpable cuando se analiza la evolución del intercambio entre la Península y la antigua Unión Europea a 15. Entre 1998 y 2003, el ferrocarril ha perdido un 5% de carga (de 4,4 millones de toneladas a 4,2). En ese mismo periodo, el transporte por mar ha crecido un 17% (de 63 a 73,9 millones), mientras que el transporte por carretera lo ha hecho en un 25% (de 77 a 96,6 millones).

Por otro lado, según datos de Eurostat, considerando el total del transporte terrestre de mercancías, el ferrocarril cuenta en España con una cuota de mercado que no supera el 3,9%, mientras que la carretera hace el resto. De toda la Unión Europea a 15, sólo Irlanda y Grecia tienen peor cuota de mercado. Incluso Luxemburgo tiene una cuota de 4,1%, mayor que la española.

La liberalización del mercado ferroviario español, de iure que no de facto, está dando paso a la lenta aparición de empresas privadas de transporte por ferrocarril que cuentan con grandes problemas operativos que dificultan que el ferrocarril se convierta en un medio competitivo para transporte de mercancías nacional e internacional.

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) elaborado por el Ministerio de Fomento para los próximos 15 años, establece unas inversiones de 248.892 millones de euros. De esta cantidad, 108.760 millones (el 43'70%) se destinan al ferrocarril, y 400 millones (el 0,16%) para el fomento de la intermodalidad de mercancías. El Plan Estratégico de RENFE, 2005/2009, por su

parte, con 6.000 millones de euros de inversión, reserva para las mercancías la corta cifra de 450 millones de euros.

El PEIT ha apostado decididamente por la alta velocidad, pasando de alto cuáles son las necesidades específicas del tren de mercancías. Así, bajo el influjo de la alta velocidad, el Ministerio viene insistiendo en construir líneas de tren de altas prestaciones para uso mixto (pasajeros y mercancías), que, según los operadores del sector, no son en ningún caso líneas fiables ni acordes para transportar mercancías. Mientras que el tráfico de mercancías necesita trenes más pesados, de bajas velocidades (de 80 a 120 km/h) e inversiones en infraestructuras más modestas, una red de pasajeros exige trenes ligeros y grandes inversiones en sistemas de seguridad y señalización para velocidades que alcanzan los 300 km/h.

El modelo de gestión compartida de la infraestructura no es válido y sin embargo en la actualidad, los trenes de mercancías circulan por la red convencional, es decir, por las vías por las que discurren los trenes de pasajeros.

España dispone de una red (de ancho ibérico) de 12.000 kilómetros para el transporte de mercancías. Una vez que se liberen por la alta velocidad muchas vías convencionales, éstas podrán quedar disponibles para el transporte de mercancías, si bien será necesario realizar algunas inversiones.

Los retos del ferrocarril en España para el tráfico de mercancías pasan por conseguir que tenga al menos la misma cuota de mercado que tiene el transporte combinado en el resto de la Unión Europea, con la creación de una red ferroviaria exclusiva que permita la circulación de trenes de 750 metros de longitud y convoyes con una capacidad de carga de 1.600 toneladas y que a su vez se superen las barreras que se dan en toda Europa en el ámbito de la interoperabilidad y el sistema de gestión.

En cuanto interoperabilidad las principales barreras son la fragmentación técnica, las formalidades en las fronteras, los problemas de anchos de vía, la diferenciación de señalizaciones, el cambio de ejes y electrificación, y los problemas humanos (idioma, metodologías de formación, filosofías de conducción diversas y

Reglamentos de circulación diferentes, distintas condiciones de trabajo de los empleados de las ferroviarias, etc.).

De cara a conseguir resultados en el ámbito de la intermodalidad se debe contemplar una política de desarrollo de infraestructuras que permitan la interoperatividad entre distintos modos de transporte, adecuando las terminales de carga para producir el intercambio modal y activar una buena red de comunicaciones para conectar la carretera, el ferrocarril, el avión y los puertos constituyendo auténticos nodos de actividades logísticas y de transporte, capaces de activar la economía española y europea.

En el ámbito de la gestión hay que ser conscientes de que los monopolios nacionales han de competir con nuevas empresas y que el servicio de mercancías debe contar con la aplicación de tarifas económicas por parte de ADIF, sin subvenciones frente a otros modos, así como poder contar con terminales ágiles, flexibles y capaces en su funcionamiento e infraestructuras necesarias para aumentar la carga por eje a 25 toneladas.

De igual forma hay que conseguir la mejora de los estándares de calidad de la oferta ferroviaria de los operadores y la libertad de autoprestación de los servicios auxiliares por los propios operadores y simplificar la tramitación burocrática y administrativa sin penalizar a ningún operador frente a otros.

Finalmente, poner de manifiesto que los gobiernos de Suiza, Francia, Italia y Bélgica han establecido medidas concretas de apoyo y ayuda al desarrollo del transporte combinado que, al no ser establecidas de igual forma en España, perjudican la competitividad de los operadores españoles.

2. TRANSPORTE DE VIAJEROS

Según datos publicados en el Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento, en el año 2007 en España, 28.331 millones de viajeros/Km. utilizaron el autobús como medio de transporte interurbano sólo en las carreteras del Estado –sumando los de Comunidades autónomas, se estiman alrededor de 50.000- frente a 21.856

millones de viajeros/Km. que hicieron uso del ferrocarril.

El ferrocarril da servicio a las poblaciones más importantes, pero no a todas. El autobús, en cambio, es universal, llega a todas partes y, desde el punto de vista de la integración territorial y de la función social del transporte de personas, debe reconocerse el papel principal del autobús y de su soporte, la Carretera.

La competencia del ferrocarril, donde se aplican precios políticos por debajo de costes para promocionar un modo de transporte sobre sus competidores, ha sido provocada directamente por la Administración. El autobús debe poder competir en igualdad de condiciones para lo que es imprescindible realizar inversiones que repercutan en beneficio directo del transporte público de viajeros por carretera. Hasta el momento, el 50% de la cantidad prevista en el PEIT se destinará al ferrocarril, mientras que no se ha construido un solo kilómetro más de plataformas reservadas al autobús desde que finalizaron las obras de la A-6 madrileña hace más de doce años.

Las tarifas aplicadas por RENFE en sus servicios de Alta Velocidad pueden interpretarse que se trata de ayudas de Estado, ya que en las cifras del contrato-programa de la empresa pública se contemplan pérdidas hasta el año 2010, momento en el que se estima que los servicios comenzarán a ser rentables.

Desde el punto de vista de la legislación comunitaria, sólo los servicios de cercanías y regionales pueden tener la consideración de esenciales y son, por tanto, los únicos que pueden recibir subvenciones públicas. En los servicios de AVE y largo recorrido, que no tienen la consideración de esenciales, RENFE debe competir en igualdad de condiciones con el resto de modos de transporte.

En el año 2007 (última memoria publicada), RENFE recibió transferencias del Estado por importe de 604,73 millones de euros, desagregadas de la siguiente forma:

- Por contrato de Servicio Público: 326,2 millones de euros.
- Por Plan de Recursos Humanos: 30,87 millones de euros.

- Por Compensación de Pérdidas: 247,66 millones de euros.

La Unidad de Cercanías y Media Distancia RENFE recibió los 326,2 millones de euros del Estado en concepto de Compensación por Prestación de Servicios de Cercanías y Media Distancia (un 8,5% más que en 2006) y 37,67 millones de euros adicionales de los Convenios específicos con Comunidades Autónomas (un 15,8% más que en 2006). A pesar de recibir estas subvenciones, esta unidad arrojó pérdidas por importe de 18,79 millones de euros en 2007.

La Unidad de Alta Velocidad y Larga Distancia obtuvo un resultado de 99,21 millones de pérdidas en 2007, frente a unas pérdidas de 74,65 millones de euros en 2006.

En términos de adecuación de la oferta y la demanda en Alta Velocidad y Larga Distancia, los datos del 2007 también muestran un empeoramiento. Así, la demanda expresada en viajeros*Km. muestra un estancamiento (8.466 millones de viajeros*Km. en 2007 frente a 8.467 millones de viajeros*Km. en 2006), mientras que la ocupación (expresada como el cociente entre la demanda – viajeros*Km.- y la oferta –plazas*Km.-) ha disminuido un 3,3%, pasando del 65,1% en 2006 a un 61,9% en 2007.

Desde el punto de vista de los precios, la política de RENFE se caracteriza por:

- Descuentos generalizados en todos sus servicios de Alta velocidad y Larga Distancia. Desde 2007 se han introducido las tarifas ESTRELLA y WEB, que ofrecen descuentos del 40% y 60%.
- En diciembre de 2008 RENFE ha anunciado que duplicará su oferta de plazas con tarifas promocionales, hasta alcanzar las 800.000 en 2009; lo que supone un 15% de toda la oferta frente al 7,6% en 2008.
- Implantación de nuevas tarifas con descuento del 50% para billetes comprados en las 24 horas previas al viaje, con el objeto de captar cuota de mercado.

- La situación actual es que únicamente el 16% de los viajeros de RENFE en Alta Velocidad y Largo Recorrido pagan la tarifa normal, mientras que el 84% restante se beneficia de descuentos.

Con esta política tarifaria, RENFE está generando graves problemas de sostenibilidad en el mercado global de transporte, y provocando el debilitamiento económico de las empresas de transporte en autobús al tiempo que aumentan las pérdidas de RENFE.

Por otro lado, la oferta de RENFE aumenta cada año (en 2007 la Unidad de Alta Velocidad y Larga Distancia incrementó su oferta de Km. en un 4,9% frente al 2006) mediante la aplicación de precios subvencionados. De esta forma, las pérdidas de RENFE aumentan (en 2007 aumentó un 9% las cantidades por compensación de pérdidas frente al 2006) y el impacto económico sobre los operadores de transporte por carretera es insostenible.

Tratándose de una empresa pública, su gestión tendría que ser transparente; sin embargo en la Memoria, no se conoce qué servicios ferroviarios están recibiendo compensaciones por obligaciones de servicio público, tanto por el Estado como por las Comunidades Autónomas, ni por supuesto sus detalles. Lo mismo ocurre con las aportaciones anuales del Estado.

El ferrocarril produce déficit público mientras que el transporte por carretera a través de todos los impuestos que gravan los vehículos y los carburantes, es la primera fuente de ingresos de las arcas públicas.

III. PROPUESTAS DEL SECTOR

1. ACTUACIONES DE CARÁCTER GENERAL

- Auténtica liberalización del sector ferroviario español.
- Apoyo al transporte ferroviario sin perjudicar a otros modos de transporte.

- Conseguir que el transporte de mercancías por ferrocarril alcance una posición competitiva en España y en el resto de la Unión Europea.
- Conseguir que el transporte de mercancías por ferrocarril tenga la misma de cuota de mercado que tiene el transporte combinado en el resto de la Unión Europea.
- Duplicar la cuota de participación del transporte de mercancías por ferrocarril en el transporte de mercancías peligrosas en los próximos 5 años.
- Desarrollar un ferrocarril eficiente en el transporte de mercancías, para la mejora de la competitividad de los sectores industriales, con el fin de fortalecer su actividad exportadora y reducir el riesgo de deslocalización industrial.
- Acabar con la discriminación que se produce entre el tráfico de pasajeros y el de mercancías, modificando el actual sistema de gestión de tráfico ferroviario, y dotando al transporte de mercancías de las infraestructuras necesarias.
- Sensibilizar a los sectores económicos y sociales, así como a los poderes públicos, acerca de la necesidad de un sistema eficiente de transporte de mercancías por ferrocarril.

2. ACTUACIONES DE CARÁCTER ESPECÍFICO

- Creación de una red ferroviaria exclusiva o prioritaria para el transporte de mercancías, en la que se eliminen los cuellos de botella y los tramos saturados en el transporte de mercancías por ferrocarril. Se debe fijar una red de transporte ferroviario de mercancías, incluyendo infraestructuras e instalaciones, con capacidad suficiente en los corredores más importantes, y con buena accesibilidad a nodos y plataformas logísticas y a la red europea.
- Debe incrementarse la productividad ferroviaria: El potencial de incremento de la productividad ferroviaria es claro a la vista del tamaño de los trenes utilizados:

Tipo	Nº de vagones	TBR (Toneladas Brutas Remolcadas)	Toneladas Netas por Tren	Longitud
Tren Ibérico	20x60'	900	500	450 mts
Tren Europeo	40x60'	1.800	1.000	750 mts
Tren USA	120x60'	5.500	3.000	2.400 mts

La utilización de trenes de tamaño europeo puede reducir el coste por tonelada en un 35%. El tamaño USA, por el momento, es impensable.

- La alta velocidad no es adecuada para el transporte ferroviario de mercancías.
- El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias debe proveer a las Empresas Ferroviarias de una estructura viaria mínima para que pueda circular por ella el tipo de Tren Europeo de mercancías de 750 metros.
- En los ejes principales de tráfico, sería beneficioso estudiar la posibilidad de construir líneas auxiliares de varios kilómetros, que permitan a los trenes de viajeros el adelantamiento de los trenes de mercancías, sin necesidad de esperar la maniobra de estos últimos en los apartaderos o pararlos por completo. Se debería recuperar y adecuar determinados tramos de vías cerradas al tráfico, adecuándolas al transporte de mercancías.
- Conviene construir circunvalaciones ferroviarias en las grandes ciudades e independizar las redes de cercanías de la red general, para solventar los grandes problemas de congestión existentes.
- La viabilidad del transporte de mercancías por ferrocarril exige del Ministerio de Fomento la aplicación, a través de ADIF, de unas tarifas competitivas
- Las terminales deben caracterizarse por su agilidad, capacidad, eficiencia, independencia y flexibilidad. Deben estar preparadas para dar servicio a los trenes tipo Europeo, y estar diseñadas para reducir al mínimo imprescindible las maniobras. Se recomienda que sean "pasantes". No deben interferir con las vías de cercanías en las ciudades, con el fin de minimizar costes e incrementar la

fiabilidad; deben estar dotadas de regulación de los tiempos de recepción y expedición de contenedores limitados, y sin extralimitación de las posibilidades de almacenamiento de contenedores (stocks avanzados).

- Las terminales deben dar una respuesta flexible y coordinada con el movimiento de los trenes. Deben ser aptas para transporte y estancia provisional de todo tipo de mercancías, incluidas las peligrosas.
- ADIF debe facilitar las infraestructuras necesarias para aumentar la carga por eje a 25 Toneladas.
- Esquema Red Nodal para el transporte combinado de mercancías por ferrocarril: Se propone la utilización de una Red Nodal, configurada por Terminales Nodales entrelazadas entre sí, por vías que permitan apartar trenes de tamaño europeo.
- Se requiere la mejora de los estándares de calidad de la oferta ferroviaria ofrecida por los operadores ferroviarios, siendo imprescindible conseguir una respuesta efectiva y ágil a las necesidades de transporte. con fiabilidad en el servicio y con penalizaciones por incumplimientos.
- Las inversiones en el sector ferroviario son necesarias. Entre ellas, la creación de líneas de ayudas financieras específicas que reviertan directamente al conjunto de las empresas de transporte por carretera que conjuguen este modo con otros, marítimo y ferroviario para bonificar cada envío que se efectúe en transporte combinado con destino nacional e internacional; así como para la inversión en equipos y en material para la realización de los mismos, de tal modo que se logre una igualdad de condiciones de competitividad con respecto a los europeos. Asimismo, se propone potenciar la renovación y sustitución del parque ferroviario de vagones y contenedores a través de un "Plan Renove".
- Respecto a las mercancías peligrosas, se precisa de una definición clara y general de la legislación y normativa aplicable. La optimización de las terminales/apartaderos para la manipulación de mercancías peligrosas,

aumentando su número, mejorando su ubicación y diseño y añadiendo requisitos como la vigilancia, medios de atención en emergencia, etc.

- PMA 44 Toneladas para el Transporte Combinado.
- Debería procederse también a una simplificación administrativa, sin penalización a los operadores españoles frente a los extranjeros.
- Es necesario que se garantice la intermodalidad y la complementariedad de los distintos medios de transporte de mercancías, lo que exige invertir en la conexión del sistema ferroviario e intermodal con el sistema portuario español, tanto a nivel de conexiones de red, como de terminales intermodales.
- La puesta en marcha del eje ferroviario de mercancías que une Algeciras con Perpignan es clave, así como conseguir calificar como prioritario un nuevo proyecto ferroviario de transporte multimodal que comunique los puertos de la franja mediterránea española conectando a través de ambos ejes Marruecos y España con el resto de Europa.
- Debe contemplarse la posibilidad de aumentar el gálibo en algunos tramos de los ejes principales.
- Finalmente, se debe garantizar el respeto de los surcos asignados a los trenes de mercancías, evitando las interferencias con el tráfico de pasajeros.

CONCLUSIONES

Sin perjuicio de las propuestas formuladas por cada uno de los subsectores del transporte, contenidas en los epígrafes anteriores del presente documento, se hace preciso abordar ahora unas conclusiones o propuestas de carácter más amplio y, por consiguiente, de aplicación a la generalidad de los subsectores antes referidos.

I. DE CARÁCTER ECONÓMICO

En la actual situación de crisis, y en tanto se normalicen los mercados financieros y se restablezca el crédito para la financiación del circulante y la tesorería de las empresas, se necesitan medidas urgentes que palien este problema de tesorería. Así:

- Buscar procedimientos para que las empresas puedan acceder con agilidad a cubrir sus necesidades de financiación en tesorería y circulante.
- Las Administraciones Públicas deben pagar puntualmente las contraprestaciones económicas correspondientes por las prestaciones de servicios efectuadas.
- Autorizar el aplazamiento o fraccionamiento del pago periódico de impuestos como el IVA, el de Sociedades (pagos fraccionados), y el IRPF (pagos fraccionados, retenciones e ingresos a cuenta) sin expediente individual, ni exigencia de garantías ni intereses de demora.

Especial relevancia tendría el aplazamiento por doce meses de las liquidaciones mensuales o trimestrales del IVA, mientras dure la situación actual de crisis.

En relación con lo anteriormente señalado, se hace asimismo necesario que el IVA se abone cuando se reciba de las Administraciones Públicas la correspondiente prestación económica. Es decir, abonar el impuesto tan pronto se cobre y no tener que "adelantar" el pago del IVA antes del cobro efectivo por las empresas de los servicios prestados a las Administraciones.

- Igual procedimiento y condiciones para el aplazamiento de pagos de deudas a las Seguridad Social, salvo por cuotas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales (como ya se ha hecho en algunos sectores, de forma puntual).
- Medidas adicionales, si fueran necesarias a las ya acordadas por el Gobierno en materia de liquidez al sistema financiero y su repercusión a la financiación de las empresas, en diálogo y con el acuerdo de las organizaciones empresariales que representen al sistema financiero.
- Las empresas, ante la difícilísima situación que atraviesan, precisan de un procedimiento extraordinario para el aplazamiento del pago de las sanciones económicas que les hayan sido impuestas por las Administraciones Públicas. Por idéntica razón, deberían introducirse medidas legales para atemperar los importes de las sanciones a imponer o que hayan sido impuestas por las Administraciones Públicas en aquellos casos en que no hubiesen tenido repercusiones directas en el mercado o no hubieran ocasionado perjuicios a terceros.

II. DE CARÁCTER LABORAL

En materia sociolaboral, el sector de Transportes comparte plenamente las actuaciones prioritarias planteadas desde la CEOE y CEPYME para el conjunto de las empresas y sectores de nuestra economía, canalizadas, en su caso, a través del diálogo social y referidas, entre otras, a las siguientes materias:

- Potenciar la flexiseguridad, centrada en la defensa de las oportunidades de empleo y no del puesto de trabajo concreto, lo que requiere potenciar las políticas que mejoran la empleabilidad del desempleado para que pueda reinsertarse en el mercado laboral y, de otro, impulsar un marco flexible para que las empresas puedan crear el mayor número de puestos de trabajo y no tengan miedo a contratar.

Con tales finalidades se propone:

- La flexibilización de los instrumentos de entrada y salida del mercado laboral por las siguientes vías:
 - Articular un nuevo contrato indefinido destinado a quienes tienen un contrato temporal o están desempleados, con una duración mínima de dos años y una vez que esté consolidado su indemnización por despido será de 20 días de salario por año con el límite de doce mensualidad, ubicada en los márgenes existentes en otros países de la UE.
 - Mejorar y potenciar la contratación a tiempo parcial reduciendo la complejidad y rigidez de la actual regulación, posibilitando una distribución más flexible del tiempo de trabajo y eliminando formalismos innecesarios, de forma que sea más atractivo tanto para las empresas como para los trabajadores.
- La mejora de los mecanismos de intermediación en el empleo y en la recolocación de los trabajadores, dado que resulta esencial para facilitar las transiciones en el mercado de trabajo. Para ello es necesario, al menos, compatibilizar la modernización de los Servicios Públicos de Empleo y la mejora de su eficacia, con la actuación de entidades privadas en este ámbito.

La autorización de agencias de empleo privadas, con ánimo de lucro, debe normalizar su actuación, en línea con lo que ha ocurrido en otros países de la Unión Europea (sólo tres países de la UE-15 mantienen esa prohibición), exigiendo un registro y requisitos mínimos, que podrían ampliarse si actúan como colaboradoras de los Servicios Públicos de Empleo, en particular en procesos de recolocación. Asimismo, es necesario posibilitar que las actuales ETTs intermedien en el mercado laboral, ya que son las entidades que cuentan con mayor infraestructura y eficacia para realizar estas funciones.

- Abordar, de forma decidida, el tratamiento del absentismo en las empresas, corrigiendo las disfunciones que se producen en la gestión y control de la prestación de incapacidad temporal por contingencias comunes (ITCC), dado

que constituye la causa más importante del absentismo laboral. Para ello se plantea:

- Suprimir la obligación empresarial del pago de la prestación durante el 4º al 15º día de baja, ya que supone una penalización difícilmente justificable puesto que comporta pagar el coste de una indemnización cuyo riesgo previamente se ha asegurado a través del pago de la cuota correspondiente.
 - Establecer medidas de verificación y control de dichos procesos tanto por el INSS como por las Mutuas, favoreciendo la participación de las empresas en el seguimiento de los mismos.
 - Desarrollo reglamentario del Real Decreto-Ley 6/2000, y en consecuencia ejercicio por las Mutuas de la facultad de dar altas a efectos económicos en los mismos términos que la ejerce el INSS.
 - Reconocimiento de la legitimación de la empresa en los procesos de ITCC en tanto que es parte interesada en los mismos, articulando un procedimiento que permita una relación fluida entre la empresa, la inspección médica del servicio público de salud, el INSS y las Mutuas.
 - Establecer un procedimiento sancionador por la utilización fraudulenta de la situación de ITCC.
 - Desarrollar una amplia y sostenida campaña informativa y de sensibilización social, promovida por el INSS para la reducción del absentismo por ITCC, dirigida a modificar la permisibilidad social existente.
- Reducir las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social, pues una mayor presión contributiva sobre el factor trabajo perjudica el mantenimiento del empleo existente y obstaculiza la creación de nuevo empleo, sobre todo en aquellos sectores más intensivos en la utilización de mano de obra.

Para ello se propone reducir el tipo de cotización empresarial por contingencias comunes para los contratos con trabajadores por cuenta ajena en tres puntos, fijándose en el 20,60%. El tipo actualmente vigente es superior en cinco

puntos al tipo promedio de los países de la Unión Europea, suponiendo este mayor coste una merma competitiva para nuestras empresas. Tal reducción viene por tanto a ajustar el esfuerzo en cotización de las empresas a los de aquéllas con las que compiten, sin perjudicar el mantenimiento del equilibrio financiero del Sistema contributivo.

III. DE CARÁCTER MÁS ESPECÍFICO

- Privatización de empresas públicas de transporte.
- Regulación que permita una auténtica competencia entre los diferentes modos de transporte, sin normas que apoyen a unos sub-sectores en perjuicio de otros.
- En aras a una mayor eficiencia y competitividad del sector, se hace necesaria la reducción de las cargas administrativas que le afectan, toda vez que, según una reciente encuesta, el transporte aparece en el primer lugar de los sectores económicos más afectados por una burocracia administrativa innecesaria. A estos efectos, el Consejo de Transportes de la CEOE está procediendo a la elaboración de un documento comprensivo de las principales cargas que afectan al sector.
- Impulsar, a nivel europeo, la creación de un marco regulador objetivo y práctico para hacer viable la lucha contra la morosidad y el establecimiento de medidas que hagan efectivo el pago a los 30 días.
- Incentivos y ayudas a la internacionalización de las empresas.
- La defensa de los intereses del sector en la tramitación y posterior aprobación de la normativa comunitaria, así como en su correcta transposición al ordenamiento jurídico interno; pues, en numerosas ocasiones, la transposición efectuada coloca a las empresas de transporte españolas en una situación de desventaja frente a sus competidores europeos.

- Políticas de estímulo tributario para la adquisición y renovación de flotas con vehículos más ecológicos.
- Se debe abordar, a nivel nacional y europeo, un serio proyecto de inversión en nuevas carreteras e infraestructuras, junto a la mejora urgente de las ya existentes.
- Se precisan mayores inversiones, tanto a nivel autonómico, como estatal y europeo, en aras a lograr una mayor comodidad e intermodalidad.
- Potenciación de las políticas tendentes a la adecuada formación de los recursos humanos del sector, de tal modo que atiendan las reales necesidades de las empresas.

