

**CEOE**

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE  
ORGANIZACIONES EMPRESARIALES

**MEMORÁNDUM: EL SECTOR DEL TRANSPORTE Y LA  
LOGÍSTICA EN ESPAÑA**

**Consejo del Transporte y la Logística  
CEOE**

---

**OCTUBRE 2013**

## ÍNDICE

<b>1.</b>	<b>EL SECTOR DEL TRANSPORTE</b>	
1.1.	La importancia del sector del Transporte y la Logística en España.....	5
1.1.1.	Transporte de mercancías.....	6
1.1.2.	Transporte de viajeros.....	8
1.2.	Situación actual: el impacto de la crisis económica y financiera en el sector del Transporte y la Logística en España.....	9
1.2.1.	Transporte por carretera de viajeros.....	11
1.2.2.	Transporte de mercancías por carretera y logística.....	11
1.2.3.	Logística.....	12
1.2.4.	Transporte aéreo.....	13
1.2.5.	Transporte marítimo.....	13
1.2.6.	Transporte ferroviario.....	14
<b>2.</b>	<b>COMPETITIVIDAD Y SOSTENIBILIDAD</b>	
2.1.	Transporte por carretera de viajeros.....	16
2.1.1.	Modo eficiente de transporte.....	16
2.1.2.	Generación de valor añadido.....	16
2.1.3.	Creación de empleo con una tasa de estabilidad y unas condiciones salariales superiores a la media del sector servicios.....	17
2.1.4.	Reducción del problema de congestión en el acceso a las grandes ciudades, especialmente cuando cuenta con las infraestructuras necesarias: carriles BUS-VAO.....	17
2.1.5.	Ingresos fiscales.....	18
2.1.6.	Necesidades de movilidad.....	18
2.1.7.	Seguridad.....	18
2.1.8.	Tarifas.....	19
2.1.9.	Calidad del servicio.....	19
2.1.10.	Flota.....	19
2.2.	Transporte de mercancías por carretera y logística.....	20
2.2.1.	Competitividad.....	21
2.2.2.	Sostenibilidad.....	21
2.3.	Transporte aéreo.....	22
2.3.1.	El estado de la industria.....	22
2.3.2.	Derechos de tráfico de quinta libertad.....	29
2.3.3.	Garantía de igualdad de trato y condiciones para evitar distorsiones competitivas.....	29
2.4.	Transporte marítimo.....	29
2.4.1.	Evolución y situación del sector naviero en España.....	31
2.4.2.	Datos de la evolución y situación actual de las empresas consignatarias y estibadoras.....	36
2.4.3.	Sostenibilidad. Apoyo al transporte marítimo como alternativa más sostenible en tráficos de corta distancia y de cabotaje nacional.....	36
2.5.	Transporte ferroviario.....	38
2.5.1.	Transporte de viajeros.....	38
2.5.2.	Transporte de mercancías.....	39
<b>3.</b>	<b>FISCALIDAD ESPECÍFICA</b>	
3.1.	Transporte por carretera de viajeros.....	41
3.2.	Transporte de mercancías por carretera y logística.....	43
3.3.	Transporte aéreo.....	44
3.3.1.	Incentivos fiscales.....	44
3.3.2.	Home country rule en financiación de flota nueva.....	44

3.4.	Transporte marítimo.....	45
3.4.1.	Registro Especial Canario (REC).....	45
3.4.2.	Construcción naval.....	45
3.4.3.	Tonnage Tax.....	47
<b>4.</b>	<b>INFRAESTRUCTURAS</b>	
4.1.	Transporte por carretera de viajeros.....	48
4.1.1.	Transporte urbano de viajeros.....	48
4.1.2.	Carriles BUS-VAO en los principales ejes de acceso a las grandes ciudades.....	48
4.1.3.	Plan integral de renovación de estaciones.....	51
4.1.4.	Impacto de esas inversiones sobre la actividad económica, el empleo y la recaudación fiscal.....	51
4.2.	Transporte de mercancías por carretera y logística.....	52
4.2.1.	Aeropuertos.....	53
4.2.2.	Puertos.....	55
4.2.3.	Carreteras.....	56
4.2.4.	Vías férreas.....	56
4.2.5.	Comodalidad.....	57
4.2.6.	Centros logísticos y de transporte.....	57
4.3.	Transporte aéreo.....	57
4.3.1.	Optimización del espacio aéreo español y Cielo Único Europeo.....	58
4.3.2.	Criterios de calidad para los servicios de navegación aérea y compensaciones automáticas para los operadores.....	59
4.3.3.	Intermodalidad en los aeropuertos de Barajas y El Prat.....	59
4.3.4.	Precios por servicios aeroportuarios.....	60
4.3.5.	Eliminar requerimientos de identificación de pasajeros en la puerta de embarque.....	61
4.3.6.	Eliminar la identificación de equipajes de pasajeros en conexión no embarcados.....	61
4.4.	Transporte marítimo.....	61
4.4.1.	Organización administrativa de los puertos españoles.....	61
4.4.2.	Servicios regulares de transporte marítimo de corta distancia (Short Sea Shipping).....	66
4.5	Transporte ferroviario.....	68
<b>5.</b>	<b>ASPECTOS SOCIALES</b>	
5.1.	Transporte por carretera de viajeros.....	72
5.1.1.	Fórmulas contractuales.....	72
5.1.2.	Negociación colectiva y convenios.....	72
5.1.3.	Ley de huelga.....	72
5.1.4.	Otros aspectos.....	72
5.1.5.	Transporte urbano de viajeros.....	73
5.2.	Transporte de mercancías por carretera y logística.....	73
5.2.1.	TRADE.....	75
5.2.2.	Prevención de riesgos laborales y seguridad vial.....	75
5.2.3.	Formación.....	75
5.3.	Transporte aéreo.....	76
5.4.	Transporte marítimo.....	76
<b>6.</b>	<b>INTERNACIONALIZACIÓN</b>	
6.1.	Transporte por carretera de viajeros.....	78
6.2.	Transporte de mercancías por carretera y logística.....	78
6.3.	Transporte aéreo.....	79

6.4.	Transporte marítimo.....	80
<b>7.</b>	<b>TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN</b>	
7.1.	Transporte por carretera de viajeros.....	81
7.2.	Transporte de mercancías por carretera y logística.....	81
7.3.	Transporte aéreo.....	82
<b>8.</b>	<b>RESPONSABILIDAD SOCIAL</b>	
8.1.	Transporte por carretera de viajeros.....	83
8.2.	Transporte de mercancías por carretera y logística.....	84
8.3.	Transporte aéreo.....	85
8.4.	Transporte marítimo.....	85
<b>9.</b>	<b>ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO DE MERCANCÍAS Y POSTAL</b>	
9.1.	Transporte de mercancías por carretera y logística.....	87
9.1.1.	Ámbito postal.....	87
9.1.2.	Urbanismo.....	89
<b>10.</b>	<b>ENTORNO LEGISLATIVO</b>	
10.1.	Transporte por carretera de viajeros.....	91
10.2.	Transporte de mercancías por carretera y logística.....	93
10.2.1.	Unidad operativa de mercados.....	94
10.2.2.	Aduanas.....	94
10.2.3.	Seguridad en la cadena de suministro.....	96
10.3.	Transporte aéreo.....	97
10.3.1.	Unión Europea.....	97
10.3.2.	España.....	99
10.4.	Transporte marítimo.....	100
10.4.1.	Espacio europeo de transporte marítimo sin fronteras.....	100
10.4.2.	Regulación de emisiones de CO <sub>2</sub> procedentes del transporte marítimo.....	100
10.4.3.	Ampliación de los puertos y conexiones con Hinterland.....	100
10.4.4.	Necesidad de mejora del marco competitivo del Registro Especial de Canarias.....	101
10.5.	Transporte ferroviario.....	102
<b>11.</b>	<b>IMAGEN DEL SECTOR</b>	
11.1.	Transporte por carretera de viajeros.....	104
11.2.	Transporte de mercancías por carretera y logística.....	104
11.3.	Transporte aéreo.....	105
11.4.	Transporte marítimo.....	105
<b>12.</b>	<b>PROPUESTAS</b>	
12.1.	Transporte por carretera de viajeros.....	107
12.2.	Transporte de mercancías por carretera y logística.....	108
12.3.	Transporte aéreo.....	111
12.4.	Transporte marítimo.....	113
12.5.	Transporte ferroviario.....	114

## 1. EL SECTOR DEL TRANSPORTE

### 1.1. LA IMPORTANCIA DEL SECTOR DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA

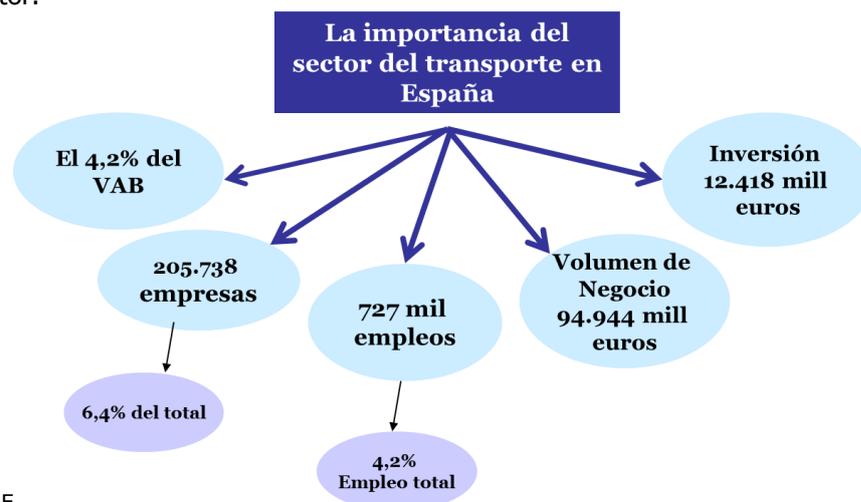
En España, el transporte es un sector económico de una importancia estratégica creciente, no sólo por contribuir a la mejora de la competitividad de nuestro país, sino por apoyar el desarrollo de la actividad en otros sectores como la industria, el comercio y el turismo, por citar aquéllos con mayor 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, siendo, por tanto, el sector del transporte y la logística 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 transporte<sup>1</sup> queda reflejada en su peso en el tejido productivo. En términos de Valor Añadido Bruto, la contribución del sector a la riqueza nacional se sitúa en el 4,2%, ratio en torno al que se ha mantenido entre los años 2005 a 2009, siendo 2009 el último año para el que se dispone de información sectorial detallada. No obstante, en los últimos años el sector habría ganado peso en la economía, situándose alrededor del 4,8% en 2011<sup>2</sup>.

Por subsectores, el transporte terrestre concentra aproximadamente el 57% del VAB del sector<sup>3</sup> transportes en 2009, seguido de algo más del 6% del transporte aéreo y cerca del 2% del transporte marítimo. Por su parte, el almacenamiento y las actividades anexas suponen el 35% del VAB del sector.



Fuente: INE

<sup>1</sup> Sectores 49, 50, 51 y 52 de la CNAE-2009.

<sup>2</sup> Entre 2009 y 2011 el sector de Transporte y almacenamiento (ramas 49, 50, 51, 52 y 53) aumenta en 0,6 puntos su participación en el VAB, por lo que el sector de transporte considerado (ramas 49, 50, 51 y 52) que suponen el 94% del anterior, cabe esperar que se haya comportado de modo similar.

<sup>3</sup> Sectores 49, 50, 51 y 52 de la CNAE-2009.

El sector<sup>4</sup> cuenta con 205.738 empresas en 2012, lo que supone el 6,4% del total de empresas en España, según información obtenida a partir del DIRCE.

Cabe señalar que este sector, a pesar de las dificultades, sigue realizando un notable esfuerzo inversor. La inversión fue de 12.418,3 millones de euros en 2010, que más que duplica la realizada a comienzos de la década actual, aun habiéndose reducido un 27,8% con respecto a 2008. Por lo tanto, el transporte ha contribuido y sigue contribuyendo de manera destacada al stock de capital en nuestro país y, con ello, al crecimiento potencial de la economía española.

Con información disponible hasta 2010, las empresas del sector transporte han generado un volumen de negocio de 94.944,5 millones de euros, lo que ha supuesto un descenso del 7,4% respecto al año 2008, debido a la crisis económica.

Según la Encuesta de Población Activa (EPA) para el año 2012, los ocupados en este sector se elevan a 727.525 personas, lo que supone el 4,2% del total de ocupados en la economía. En cuanto al reparto del empleo dentro del sector, el 70,9% se concentra en el transporte terrestre, el 5% en el transporte aéreo, el 2,6% en el transporte marítimo, mientras que el almacenamiento y las actividades anexas suponen el 21,6% restante.

Considerando el sector en su conjunto<sup>5</sup>, se observa que se produjeron descensos de la productividad durante los años 2008 y 2009 (de -2,9% y -0,7% respectivamente), pero que se ha incrementado notablemente en 2010 (3,3%) y principalmente en 2011 (7,4%), tanto por el descenso del empleo como sobre todo por el crecimiento del VAB en estos años.

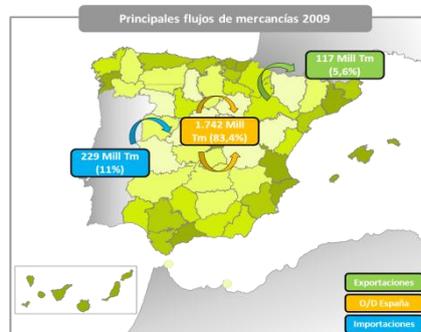
### 1.1.1. Transporte de mercancías.

El sector logístico (mercancías) en España obtiene un volumen de negocio en torno a los 55.532 millones de euros, y el nivel de subcontratación dentro del sector, es decir, lo que los agentes logísticos contratan a las propias empresas logísticas, asciende a 28.045 millones de euros.

Esta cadena de subcontratación intersectorial en España, comparada con la de los principales países europeos, es de las más altas. En España supone el 26,3% sobre la demanda a precios de adquisición, mientras que en países como Alemania supone el 22,7%, en Francia el 19,1%, en Italia el 23,9%, situándose la media europea en el 20,2%.

En 2009, España movió 2088 Millones de Toneladas métricas (Tm) de mercancías, la mayor parte de ellas internamente como flujos con origen/destino en España.

### PRINCIPALES FLUJOS DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA 2009



Fuente: Elaboración UNO-everis a partir de datos Eurostat 2009.

<sup>4</sup> Sectores 60, 61, 62 y 63 de la CNAE.

<sup>5</sup> En este caso considerando los sectores (49, 50, 51, 52 y 53).

Las 1.742 millones de Tm con origen y destino en España se distribuyeron del modo siguiente:

**FLUJOS LOGÍSTICOS ORIGEN/DESTINO ESPAÑA**

País	Carretera (Mill. Tm)	Ferrocarril (Mill. Tm)	Marítimo (Mill. Tm)
España	1.651 95%	17,8 1%	72,7 4%

Fuente: UNO. Estudio de caracterización del sector del transporte y la Logística en España. Mayo 2012.

Por tanto, el transporte nacional de mercancías en España se hace en su inmensa mayoría a través de camiones por carretera. La gran necesidad de capilaridad en la distribución y las bajas distancias recorridas en el interior del país para las mismas (según datos del Ministerio de Fomento, el 85% de las Tm transportadas se realizan a una distancia inferior a los 150 km de distancia), hacen del transporte por carretera el principal medio para el transporte de mercancías.

**FLUJOS LOGÍSTICOS DE EXPORTACIÓN**

País Exportador	Carretera (Mill. Tm)	Ferrocarril (Mill. Tm)	Marítimo (Mill. Tm)
España	28,1 24,0%	1,2 1,0%	87,8 75,0%

Fuente: UNO. Estudio de caracterización del sector del transporte y la Logística en España. Mayo 2012.

En el año 2009, el 5,6% de las mercancías transportadas en España fueron dedicadas a la exportación, con un total de 117 millones de Tm. La elección del modo de transporte para las exportaciones dependió del tipo de mercancía: en el caso de los graneles o productos del sector automoción, los dos medios de transporte más usados son el ferrocarril y el transporte marítimo.

Por vía marítima se transportó el 75,0% del total de las mercancías cuyo destino era otro país, seguido del transporte por carretera que captó el 24% de las mercancías transportadas, en tanto que el ferrocarril fue el medio menos utilizado para la exportación de mercancías, con tan sólo un 1,0% del total de las mercancías transportadas.

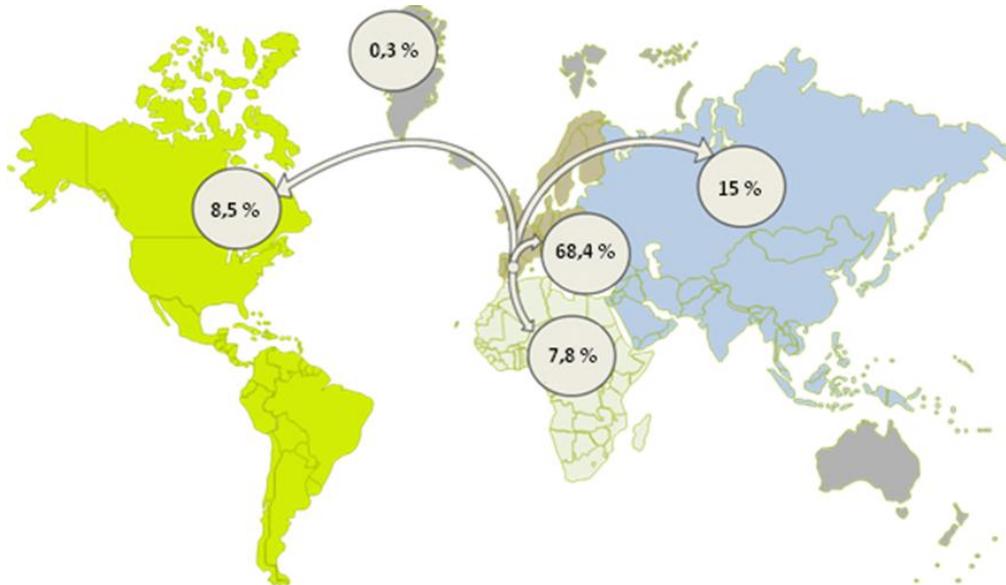
Por otro lado, en el año 2009, el 11% de las mercancías transportadas en España fueron dedicadas a la importación, con un total de 229 millones de Tm, distribuyéndose del siguiente modo:

**FLUJOS LOGÍSTICOS DE IMPORTACIÓN**

País Importador	Carretera (Mill. Tm)	Ferrocarril (Mill. Tm)	Marítimo (Mill. Tm)
España	24,0 10,4%	1,4 0,6%	203,6 89,0%

Fuente: UNO. Estudio de caracterización del sector del transporte y la Logística en España. Mayo 2012.

España es un país preferentemente importador, adquiriendo también el transporte marítimo una especial relevancia debido a las altas cargas soportadas por los buques y el bajo coste para largas distancia, teniendo en cuenta, que según datos del Ministerio de Fomento, el 80% de la mercancía transportada por mar se envía a otros países, quedando apenas un 20% para actividades de cabotaje.



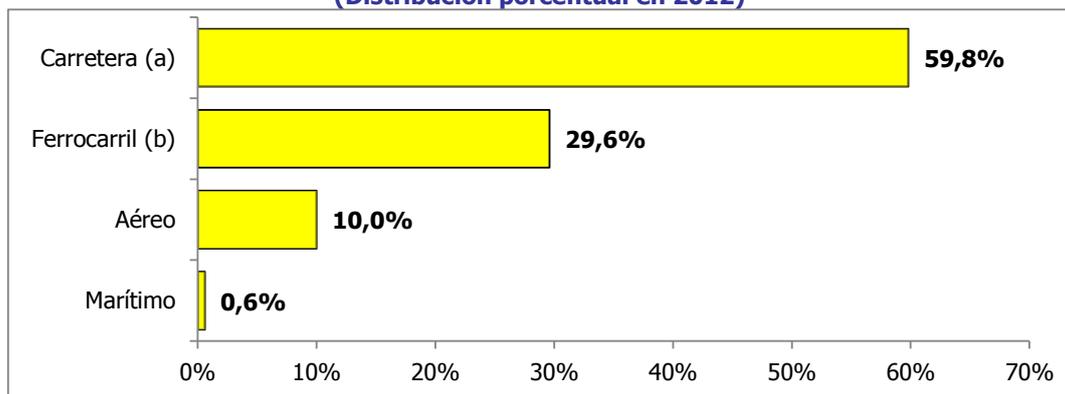
Fuente: Observatorio del transporte de mercancías. Ministerio de Fomento.

### 1.1.2. Transporte de viajeros.

Por lo que al transporte de viajeros se refiere, durante el año 2012 se movilizaron un total de 1.971,8 millones de viajeros, lo que supone una disminución del -2,3% en relación al volumen de viajeros transportados en el ejercicio 2011.

El medio de transporte utilizado con mayor frecuencia ha sido el terrestre, acaparando este medio algo menos del 90% del total de los desplazamientos. De hecho, el 59,8% de los viajeros eligen el autobús como primera opción de transporte, seguido del transporte ferroviario que capta el 29,6% de los viajeros. El transporte aéreo lo ha utilizado el 10% de los viajeros y el transporte marítimo se queda por debajo del 1% del total.

#### TRANSPORTE DE VIAJEROS (Distribución porcentual en 2012)



(a) Incluye interurbano y especial y discrecional.

(b) RENFE, FEVE y ferrocarriles autonómicos.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Banco de España. Boletín Estadístico Abril 2013.

Durante 2012 se ha producido una contracción en el número de viajeros, registrando el transporte aéreo la mayor caída en términos porcentuales, el -5%, seguida de la disminución en el transporte de viajeros por vía terrestre con una disminución del -2%, tanto para el transporte ferroviario de viajeros como para el de viajeros por carretera.

## **La importancia de la RTE-T para España.**

Finalmente, en el ámbito de las estrategias impulsadas por la Unión Europea, el desarrollo de la Red transeuropea de transporte (RTE-T) ha contribuido al buen funcionamiento del mercado internacional y a reforzar la cohesión económica y social, y ha constituido un elemento clave en la estrategia relanzada de Lisboa para la competitividad y el empleo en Europa, y se presenta como un elemento estratégico para el logro de los objetivos de la nueva estrategia Europa 2020.

Según la Decisión Nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010 sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, su establecimiento y desarrollo -en todo el territorio de la Unión- tienen como objetivos específicos garantizar la movilidad duradera de las personas y bienes en las mejores condiciones sociales, ambientales y de seguridad posibles, e integrar todos los modos de transporte, teniendo en cuenta sus respectivas ventajas comparativas.

Referencias a estas redes también se recogen en la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones "Acta del Mercado Único II, Juntos por un nuevo crecimiento", que la define como la columna vertebral de la economía y cuyo objetivo es lograr un mercado único en el que los ciudadanos y las empresas se beneficien de un mercado único del transporte y de la energía.

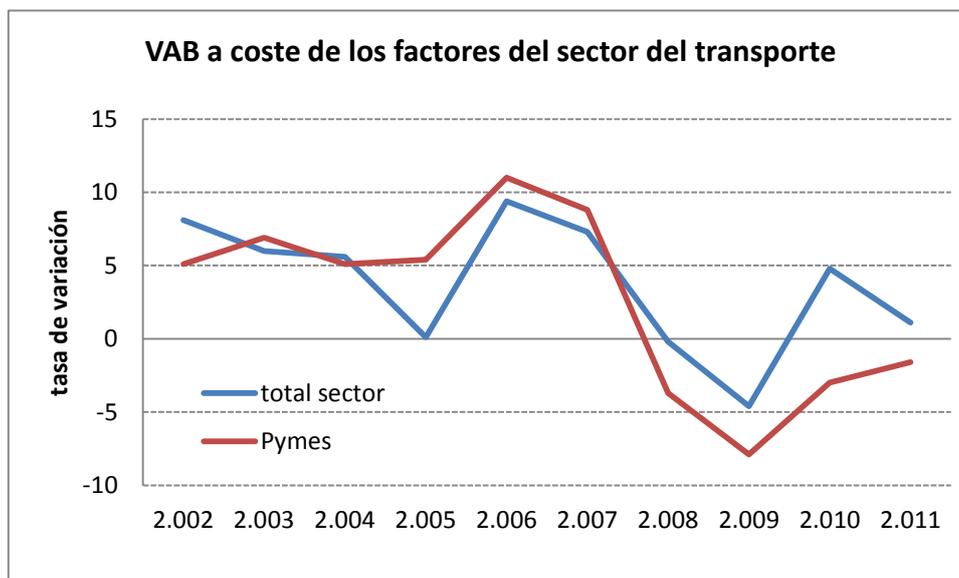
Es por ello que la nueva propuesta de Reglamento del Consejo y del Parlamento Europeo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, se presenta como una oportunidad para que España y en concreto, las Islas Canarias como región Ultraperiférica, puedan mejorar su accesibilidad y favorecer la continuidad del mercado único, a través de la inclusión de nuestras infraestructuras en la red básica.

### **1.2. SITUACIÓN ACTUAL: EL IMPACTO DE LA CRISIS ECONÓMICA Y FINANCIERA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA**

El transporte en España, como sector que contribuye al desarrollo de la actividad de otras ramas productivas, ha sufrido el impacto de la crisis económica y financiera en su nivel de actividad y de ingresos.

La caída de la demanda nacional ha tenido una repercusión negativa en sus niveles de actividad. Si bien las exportaciones generan servicios, el problema de la debilidad de la demanda interna, no permite, entre otros ejemplos, que el viaje de vuelta pueda aprovecharse, debido al descenso de las importaciones.

La Central de Balances del Banco de España para el sector del transporte refleja que el Valor Añadido Bruto al coste de los factores comenzó a descender en 2008, siendo el año 2009 el más intenso en caída para luego recuperarse levemente. No obstante, la situación de las pequeñas empresas ha sido muy negativa en todo el periodo de crisis y hasta 2011 su VAB seguía descendiendo. Para las empresas del conjunto del sector, la Central de Balances avanza una evolución más negativa de la actividad en 2012 que en 2011.



Fuente: Central de Balances anual del Banco de España.

A la dificultad de la situación actual, se unen los aumentos de impuestos, también sobre los carburantes, y las diferentes normativas entre unas Comunidades Autónomas y otras. Todo ello en un contexto de fuertes restricciones financieras y de morosidad en el cobro de sus servicios.

En consecuencia, ante el incremento de costes, este sector está registrando un deterioro de sus resultados. Según la Central de Balances del Banco de España, el resultado ordinario neto, salvo en 2010, ha venido dibujando una trayectoria descendente en el sector del transporte en nuestro país. Además, en algunos casos, determinados operadores realizan bajadas de precios considerables, para ganar cuota de mercado no sólo en el ámbito nacional, sino también internacional. Este escenario no contribuye a aumentar la inversión empresarial y, en algunos segmentos, se está produciendo un envejecimiento del parque móvil.

La suma de todos estos factores tiene como resultado la desaparición de empresas. Entre 2008 y 2012 el sector ha perdido casi el 12% de sus empresas, ritmo que casi duplica al de la media de la economía (-6,5%). Por subsectores, el transporte terrestre es donde más intensa ha sido la desaparición de empresas (-12,7%), seguido del transporte aéreo (-10,8%), que contrastan con el aumento del número de empresas en el subsector del transporte marítimo (5,8%).

#### Empresas del sector Transportes. Crecimiento 2008-2012

	2008	2012	crec. 12/08
Transporte terrestre (sector 49 CNAE-2009)	211.707	184.760	-12,7
Transporte marítimo (sector 50 CNAE-2009)	480	508	5,8
Transporte aéreo (sector 51 CNAE-2009)	277	247	-10,8
Almac. y activ. Anexas (sector 52 CNAE-2009)	21.050	20.223	-3,9
<b>Total Transporte</b>	<b>233.514</b>	<b>205.738</b>	<b>-11,9</b>

Fuente: DIRCE y elaboración propia.

La reducción del número de empresas en el transporte ha tenido su impacto en el empleo. Entre los años 2008 y 2012 este sector ha perdido el 13,8% de sus trabajadores, ratio inferior

al de la economía en su conjunto, donde los ocupados se han reducido en un 14,7%. Sin embargo, dentro del sector sí se han producido notables diferencias entre unos subsectores y otros. El ajuste ha sido más intenso en el transporte aéreo, con un descenso del empleo del 30,9%, seguido del transporte terrestre donde los ocupados se han reducido un 16,1%, y del transporte marítimo que perdió el 13,4% de sus trabajadores. Por su parte, el almacenamiento y las actividades anexas han generado empleo, con un aumento del 1,4% entre estos cuatro años.

<b>Ocupados en el sector Transportes. Evolución 2008-2012</b>					
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Transporte terrestre (sector 49 CNAE-2009)	614.850	597.175	574.800	528.000	515.700
Transporte marítimo (sector 50 CNAE-2009)	21.500	16.175	17.925	21.425	18.625
Transporte aéreo (sector 51 CNAE-2009)	52.475	49.350	52.000	48.450	36.250
Almac. y activ. Anexas (sector 52 CNAE-2009)	154.850	144.975	152.525	173.850	156.950
<b>Total Transporte</b>	<b>843.675</b>	<b>807.675</b>	<b>797.250</b>	<b>771.725</b>	<b>727.525</b>

Fuente: EPA y elaboración propia.

Por subsectores, cabe reseñar:

### **1.2.1. Transporte por carretera de viajeros.**

La profunda y prolongada crisis económica está afectando al transporte de viajeros por carretera como nunca antes ninguna otra lo había hecho. Así lo reflejan los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) con la constante pérdida de viajeros, situándose en el primer trimestre de este año en el -5% en el transporte interurbano, el -3% en el discrecional y regular de uso especial y en el -7% en el transporte urbano. La tasa acumulada media de pérdida de viajeros desde que se inició la crisis a finales de 2007 es del -18%.

La desaparición de las empresas del sector es otro aspecto a destacar: desde el inicio de la crisis han desaparecido más de 353, quedando configurado el mercado por 3.612 empresas con un parque de vehículos de 40.176 unidades, y una media de vehículos por empresa de 11 unidades.

Las principales consecuencias de la crisis son: la constante caída de la demanda, la creciente morosidad de las Administraciones Públicas (desde el 1 de enero de 2012 las Administraciones adeudan al sector más de 300 millones de euros), el fuerte aumento del precio del combustible (más de un 60% desde 2009), las dificultades para el acceso al crédito para la renovación de las flotas y la amenaza de incrementar la carga fiscal para el sector mediante, entre otros, impuestos medioambientales.

### **1.2.2. Transporte de mercancías por carretera y logística.**

El sector del transporte público de mercancías por carretera y la logística está compuesto por 102.330 empresas de transporte y 6.967 operadores de transporte, que cuentan con 214.838 vehículos pesados y 89.910 ligeros.

Desde que en 2008 se instalasen de lleno en el sector -de forma estructural- los efectos de la crisis económica, las empresas de transporte que han luchado por sobrevivir a costa de las reservas de sus balances y del patrimonio de sus titulares, se encuentran a fecha de hoy ante un panorama desolador, con una demanda de transporte diezmada, el precio del carburante en constante alza, el continuado incremento de costes, una fuerte morosidad en el cobro de las

operaciones realizadas, un aumento de fallidos, y la inexistencia de circulante y de posibilidades de crédito.

Ante este panorama, muchas empresas de transporte con viabilidad operativa han tenido que cerrar (en torno a 25.000 empresas) y otras están a punto, ante la inviabilidad crediticia y financiera.

Si al panorama descrito, le añadimos las amenazas de nuevos proyectos normativos que encorsetan aún más la flexibilidad operativa de las empresas, el futuro inmediato se presenta incierto y muy preocupante.

Esto hace necesario que las Administraciones Públicas, de la mano del sector, adopten medidas de carácter urgente para paliar esta situación y poder cimentar el futuro de la recuperación.

Igualmente, deberían reconsiderarse y adaptarse a la nueva situación del entorno económico y social los proyectos normativos diseñados bajo un marco económico mundial muy distinto al que nos deja la crisis actual, teniendo en cuenta que las nuevas reglas de juego tienen que cambiar y propiciar un futuro marco de estabilidad y seguridad jurídica, armonizado a nivel europeo.

### **1.2.3. Logística.**

La extrema vinculación de los flujos logísticos y de transporte de mercancías con los propios flujos económicos hace que, en tiempos en los que el consumo interno se contrae, así lo hacen también los volúmenes a recepcionar, almacenar, preparar y enviar a los puntos de consumo. Se produce una sobrecapacidad de almacenamiento y transporte frente a una demanda, todavía decreciente en los canales más tradicionales.

Esta reducción de los volúmenes, con la siguiente generación de exceso de oferta, está traduciendo los servicios logísticos, y sobre todo los de transporte, a meras "commodities" en las que es el precio el único valor constante que aprecian los clientes, sin por ello reducir otras exigencias de calidad. La estructura empresarial del sector, particularmente en el sector del transporte por carretera de mercancías, se ve abocada a una batalla centrada en el precio, constantemente a la baja.

Por el contrario, los costes no cesan de incrementarse (variabilidad extrema, pero con un crecimiento subyacente constante de los costes de los combustibles, imposibilidad de acceder a la financiación para renovar activos o para obtener tesorería, fiscalidad creciente y territorialmente desigual) con lo cual los márgenes están desapareciendo en casi todos los casos.

Se pueden encontrar crecimientos en los volúmenes dedicados a la exportación (sector de la economía que sí crece) y, sobre todo, en el comercio electrónico (que, según el Informe Forrester seguirá creciendo a ritmos del 18% hasta 2017 en España), pero particularmente en este segundo caso, los costes vuelven a incrementarse al fragmentarse el reparto a usuarios finales, en lugar de repartos agrupados a comercios y la necesidad de más de un intento para entregar, la compleja logística inversa.

Se dan numerosas situaciones en las que el mantenimiento de los volúmenes o el escaso crecimiento no se traduce en mayores ventas. Al contrario, se puede estimar un crecimiento de un 2% en volúmenes en 2012 y una reducción de más de un 10% en los ingresos.

Cabe mencionar, además, el nuevo contexto de relaciones laborales que establece la reforma laboral, que está introduciendo complejidades en la negociación frente a potenciales mejoras de la estructura del coste laboral que encuentran fuerte oposición sindical.

Finalmente, conviene señalar que si bien en el presente Memorándum se vincula fundamentalmente a la logística con el transporte por carretera, no hay que pasar por alto que al tener aquella naturaleza transversal el mercado la vincula a todos los modos de transporte, especialmente en el ámbito internacional en el que operan los “integradores” (para envíos de detalle) y los transitarios (para cualquier clase de mercancías).

#### **1.2.4. Transporte aéreo.**

El transporte aéreo vive momentos críticos. Las compañías europeas de red registraron en 2012 pérdidas agregadas de 1.300 millones de euros (datos de la Asociación de Aerolíneas Europeas, AEA), provocadas por la recesión económica y los elevados precios del combustible, que representan ya el 33% de los costes de explotación. Factores a los que en España se suma el aumento de las tasas aeroportuarias, que en el periodo 2010-2013 acumulan una subida del 110% en los aeropuertos de Madrid y Barcelona, y del 42% en el resto de los aeropuertos de la red AENA.

Se está produciendo, además, un cambio estructural en el mercado intraeuropeo, anterior a la crisis económica. Los ingresos pasajero/kilómetro (Yield) de las compañías de red han disminuido un 45% en los últimos 10 años. La mayoría presentan pérdidas estructurales crecientes debido a que sus costes no han seguido la evolución de sus ingresos. En 10 de los 11 últimos años, estas compañías han sufrido pérdidas en su operación europea, incluso en los mejores momentos del ciclo económico. Las compañías de red necesitan aligerar su estructura de costes y operar de manera eficiente el corto y medio radio, que es imprescindible para alimentar sus vuelos intercontinentales (entre el 60% y el 70% de los tráficos de estas compañías son pasajeros en conexión).

El margen medio de explotación de las aerolíneas se sitúa entre el 1% y el 3%, según el ciclo económico. Un margen que condiciona la capacidad de respuesta ante los cambios estructurales del mercado y evoluciones adversas del ciclo económico. La mayor parte de las compañías europeas y españolas de red han presentado planes de reestructuración para sobrevivir y poder recuperar rentabilidad, como única salida posible.

España ha perdido una veintena de compañías aéreas desde 2000.

#### **1.2.5. Transporte marítimo.**

En 2012, el tráfico portuario español aumentó un 3,9% hasta 474,8 millones de toneladas (Mt). El año comenzó con tasas de crecimiento anualizado importantes, en torno al 8%, que se fueron ralentizando con el paso de los meses, fundamentalmente debido al descenso del tráfico de contenedores en tránsito. Pese al crecimiento experimentado, el tráfico portuario español sigue todavía en niveles de 2007. El año 2013 ha comenzado con una caída del 6,9% (datos del primer trimestre respecto al mismo periodo del año anterior) aunque, según el Organismo Público Puertos del Estado, se prevé remontar para terminar el año con un crecimiento en torno al 3%.

Por otra parte, el comercio marítimo español (importaciones + exportaciones + cabotaje) se incrementó en 2012 un 4,2%, totalizando 315,4 Mt. El tráfico de graneles sólidos aumentó un 12,0% y movió 79,7 Mt, los graneles líquidos crecieron más modestamente (+2,8%), totalizando 138,0 Mt y la mercancía general aumentó muy ligeramente (+0,4%) hasta 97,7 Mt.

Como ya ocurriese en 2011, la debilidad de la demanda interna obligó a los productores españoles a buscar mercados en el exterior. El pasado año, el comercio exterior español (importaciones + exportaciones) aumentó un 5,1% hasta 276,5 Mt. Las exportaciones crecieron muy notablemente, un 17,2%, hasta 87,2 Mt, mientras las importaciones registraban un valor

muy similar al de 2011 (+0,4%) con 189,3 Mt. En los últimos 5 años, las exportaciones marítimas se han incrementado un 42,6% mientras que las importaciones y el cabotaje siguen en niveles de los años 2001/2002.

La crisis económica y financiera ha conducido a un descenso notable de la flota controlada por empresas navieras españolas. A 1 de enero de 2013 ascendía a un total de 215 buques, con 3.975.825 GT<sup>6</sup>, 14 unidades menos que un año antes y con un 1,9% menos de las GT. De éstos, 132 buques, con un total de 2.499.380 GT (-1,4%), contaban con pabellón español. La edad media de la flota total de control español se redujo ligeramente, de 14,4 años en enero de 2012 a 14,3 años a comienzos de este año. Durante los primeros meses de 2013, la flota controlada ha perdido 3 unidades aunque las GT se han mantenido prácticamente constantes.

Cabe destacar el importante esfuerzo inversor por parte de las navieras españolas que, en los últimos 10 años, han incorporado a sus flotas 88 buques de nueva construcción, con una inversión total que llega casi a 4.500 millones de euros. Esto ha dado como resultado una flota más moderna y especializada, con buques de mayor porte y tecnológicamente más complejos, que la han hecho, sin duda, más eficiente. Aunque la crisis económica y el excedente de oferta ha llevado los fletes a unos niveles mínimos que han, lógicamente, ralentizado el nivel de inversiones, la flota controlada por las empresas navieras españolas es todavía considerablemente más joven que la flota mercante mundial.

#### **1.2.6. Transporte ferroviario.**

España dispone de una red de 15.932 km de vías de ferrocarril. Comparado con otros países de la Unión Europea, presenta una densidad de red de 2,64 km de tendido férreo por cada 100 km<sup>2</sup> de superficie, por debajo del promedio europeo de 5,98 km por cada 100 km<sup>2</sup>. De hecho, países como Francia, Alemania o Reino Unido cuentan con una red muy superior a la española.

En los últimos años, se ha realizado un notable esfuerzo inversor en las infraestructuras ferroviarias destinadas al transporte de viajeros, lo que ha permitido una mejora en las condiciones de la red, aumentándose la electrificación y complementándose tramos con doble vía.

A pesar de ello, se ha registrado una disminución del número de viajeros transportados, lo que demuestra la deficiente gestión por parte de RENFE OPERADORA y ADIF.

En este sentido, durante los últimos seis años, la disminución media en el número de viajeros transportados se sitúa en el -1,7%, caída que se explica, principalmente, por la evolución de los viajeros transportados en cercanías, con una contracción media en los últimos seis años de -2,1%. Por el contrario, la alta velocidad continua ganando cuota de mercado, como se deduce del incremento medio en el ramo de media distancia del 11,3% en el periodo antes mencionado, y del 3,9% para la larga distancia

Por otro lado, el esfuerzo inversor no ha alcanzado en igual medida al transporte ferroviario de mercancías, lo que nuevamente unido a la inadecuada gestión por parte de RENFE OPERADORA y ADIF, ha conllevado una disminución de las toneladas de mercancías transportadas.

En los datos comparativos de mercancías transportadas, el ratio de España se encuentra muy lejos de la media comunitaria. Así, mientras que en la Unión Europea se distribuyen por vía férrea el 17,1% del total de las mercancías transportadas (datos de 2010), en España esta cifra se reduce hasta el 4,2% en el mismo periodo. Más concretamente, el volumen es de 0,56 toneladas por habitante/año, muy lejos de las 3,15 de promedio en la UE-27, siendo España

---

<sup>6</sup> El arqueo de registro bruto (medición del tamaño de buques) se mide en unidades GT.

uno de los países que menos utiliza este medio de transporte, tan sólo por delante de Grecia e Irlanda.

Asimismo, se observa un claro predominio del transporte de éstas en el ámbito nacional frente al internacional. Así, durante los últimos seis ejercicios, del total de mercancías transportadas, el 83% tenían como destino un punto de la península ibérica, frente al 17% que se dirigían a un destino fuera de nuestras fronteras.

Por término medio, la disminución de las mercancías transportadas en estos seis años se sitúa en el -5,52%, siendo muy similar la disminución experimentada por el componente de transporte de nacional (-5,35% de media) que el internacional (-6,24%).

## **2. COMPETITIVIDAD Y SOSTENIBILIDAD**

### **2.1. TRANSPORTE POR CARRETERA DE VIAJEROS**

#### **2.1.1. Modo eficiente de transporte.**

Desde el punto de vista de la competitividad y la sostenibilidad, en lo que al transporte por carretera de viajeros se refiere, los menores costes de producción junto con las menores externalidades negativas e inversión requerida en infraestructuras, hacen del autobús el modo por carretera más eficiente.

En términos de costes de producción, el autobús es cuatro veces más eficiente que el vehículo privado y el doble que el tren de media distancia: 0,038€/viajero-Km. vs. 0,15€/viajero-Km. del coche, ó 0,073€/viajero-Km. del tren de media distancia. Así, el uso del autobús supone un ahorro total anual de 8.757 millones de euros frente a la alternativa del vehículo privado.

Si adicionalmente, el 10% de los desplazamientos en vehículo privado se realizaran en autobús, al anterior ahorro habría que añadirle 4.241 millones de euros, con lo que la contribución de este medio de transporte en términos de ahorro sería de 14.119 millones de euros, un 1,3% del PIB.

Asimismo, desde el punto de vista de la inversión en infraestructuras, considerando el análisis del stock de capital invertido en las diferentes infraestructuras de transporte y del uso efectivo de las mismas, a través del cual se mide el coste en términos de inversión pública de cada viajero-Km. ó Tm-Km. transportado en los diferentes modos, se constata que el transporte por carretera es el modo más eficiente, con un consumo en 2009 de 0,65€ por viajero-Km. frente a los 5,37€ viajero-Km. del ferrocarril. Este coste ascendería a 4,4€ por viajero-Km. si la red de carreteras se utilizara exclusivamente por el autobús.

Al mismo tiempo, el autobús contribuye, en gran medida, al uso del tren y con ello a la eficiencia intermodal. En el 37% de los municipios españoles la estación de ferrocarril más cercana se encuentra a más de 30 minutos de viaje por carretera, por lo que el autobús se hace imprescindible para aquellos que utilizan el transporte público.

#### **2.1.2. Generación de valor añadido.**

El sector de transporte interurbano de autobuses está formado por 3.612 empresas, con una facturación de 3.500 millones de euros en 2011, de los cuales el 42% corresponde al transporte regular general de viajeros, el 28% al transporte regular especial y el 30% al servicio discrecional.

En 2010, el Valor Añadido Bruto (VAB) generado por el transporte interurbano de autobuses fue de 3.000 millones de euros, 1.900 millones de manera directa y 1.100 millones de manera indirecta por la actividad inducida en sectores relacionados. Los servicios regulares generales sujetos al régimen de concesiones nacionales y autonómicas contribuyeron a la generación del 41% de ese VAB, por un montante de 1.230 millones de euros.

El 92% de las compras que realiza el sector lo son a empresas ubicadas dentro de nuestras fronteras, por lo que contribuye a la generación de empleo en España y al mantenimiento de una balanza de pagos equilibrada.

En lo que respecta a los ingresos del servicio de transporte urbano, según los datos referidos al año 2010, ascendieron a un total de 19.586.390€ anuales: los ingresos procedentes de las

tarifas son de aproximadamente el 50% de los ingresos totales mientras que las subvenciones al transporte público están próximas al 45%. Otros ingresos son los derivados de la publicidad, los ingresos financieros o los ingresos extraordinarios derivados de subvenciones no tarifarias e ingresos extraordinarios por enajenación de inmovilizado, siniestros, etc. que en promedio representan alrededor de un 6% de los ingresos totales.

### **2.1.3. Creación de empleo con una tasa de estabilidad y unas condiciones salariales superiores a la media del sector servicios.**

Según datos de afiliados a la Seguridad Social, el sector dio ocupación, en 2010, a 51.674 profesionales, con una tasa de estabilidad del 69% frente al 67% del conjunto del sector servicios.

En 2010, los convenios del transporte terrestre contemplaron subidas salariales del 2,6% vs. 1,4% de subida salarial media del sector servicios. Estas mejores condiciones salariales son muestra del compromiso empresarial con la calidad del empleo, pero también, como se señala más adelante, pueden ser muestras de una rigidez del actual marco laboral que lastra la eficiencia del sector cuando son superiores al incremento de la productividad.

Además del empleo directo, el sector contribuyó, en 2010, a la creación de 18.000 puestos de trabajo de manera indirecta en los sectores suministradores.

En lo que se refiere al transporte público urbano en sentido estricto, según los datos disponibles, el sector dio empleo a 25.008 profesionales distribuidos entre personal de administración, personal de talleres y mantenimiento y personal de movimiento (conductores y jefes de tráfico).

### **2.1.4. Reducción del problema de congestión en el acceso a grandes ciudades, especialmente cuando cuenta con las infraestructuras necesarias: carriles BUS-VAO.**

Según un estudio de INFRA y la Universidad de Karlsruhe, el coste total derivado de los problemas de congestión en España medido por el tiempo perdido ascendió en el año 2000 a 20.325 millones de euros, un 3,2% del PIB. Este problema no ha hecho sino agravarse desde entonces.

Por ejemplo, en los corredores de acceso a Madrid y Barcelona más de 1 millón de personas se ven afectadas por problemas de congestión, lo que supone una pérdida de más de 57 millones de horas/año y unos costes en términos de tiempo perdido, consumo de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub> estimados en 1.220 millones de euros. Cada autobús puede sustituir a entre 14-30 coches, contribuyendo a la reducción de la congestión.

Sin embargo, para que se produzca el cambio modal, los usuarios de vehículo privado exigen ganancias en términos de velocidad de acceso. Según la encuesta realizada por el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), las personas que acceden a Madrid o Barcelona en vehículo privado exigen al transporte público una velocidad entre un 15-20% superior a la del coche para cambiar de modo. Por ello, es clave la existencia de carriles BUS-VAO.

Una evidencia de la eficacia de los carriles BUS-VAO como incentivadores del uso del transporte público es el hecho de que tras la puesta en marcha del carril de acceso a Madrid por la A-6, el porcentaje de viajeros que accedían a Madrid en bus pasó del 24% en 1991 al 36% en 2007.

### **2.1.5. Ingresos fiscales.**

Desde el punto de vista Fiscal, la actividad del sector generó, en 2009, ingresos fiscales por valor de 1.138 millones de euros para las arcas públicas, contribuyendo así a la financiación de políticas públicas.

### **2.1.6. Necesidades de movilidad.**

El autobús ofrece, asimismo, por su flexibilidad, capilaridad y los menores requisitos de inversión en infraestructura, cobertura a las necesidades de movilidad en todo el territorio nacional.

En este sentido, el autobús resulta clave especialmente en las conexiones entre CC.AA. donde confluyen factores que hacen menos accesibles otros modos de transporte: (1) población reducida y dispersa, y (2) menores niveles de renta per cápita.

A título de ejemplo en Cantabria, Castilla-León, Extremadura, Aragón y Asturias, el autobús cubre un 75%, 72%, 59%, 54% y 53% respectivamente del total de desplazamientos a otras CC.AA.<sup>7</sup>

Igualmente, el autobús juega un papel esencial en la movilidad intra regional, especialmente en las CC.AA. con población dispersa donde el ferrocarril no es una opción.

Así, en País Vasco, Aragón, La Rioja, Navarra, Castilla y León, Asturias y Murcia, más del 70% de los desplazamientos en transporte público dentro de la región se hacen en autobús.

El autobús es clave para la movilidad del 26% de los hogares españoles que no disponen de vehículo privado, y lo será de manera creciente para una población cada vez más envejecida:

- 4,2 millones de hogares españoles no disponen de vehículo privado y dependen del transporte público para sus desplazamientos.
- En provincias periféricas con mayor dispersión poblacional, cobertura ferroviaria deficiente y un nivel de motorización inferior a la media nacional (como por ejemplo Ávila, Cuenca, Orense, Asturias, Salamanca o Soria), el autobús es vital.
- El autobús desempeña un papel esencial en la movilidad de los grupos de población no motorizados: menores de 18 años y la "tercera" y "cuarta" edad (mayores de 65 y 80 años respectivamente).
- La población mayor de 65 pasará de representar el 11% actual al 19% en 2049 (de 5 a 9 millones de personas) y la población mayor de 80 años, del 5% al 12% (de 2,1 a 5,9 millones de personas).
- Atender esta necesidad de movilidad va a suponer un triple reto: (1) garantizar una amplia capilaridad que ofrezca cobertura a todo el territorio nacional; (2) a precios razonables; y (3) con flotas adaptadas a los problemas de movilidad. El autobús cumple con estos requisitos.

### **2.1.7. Seguridad.**

El autobús es un medio de transporte por carretera muy seguro. Es 15 veces más seguro que el vehículo privado si atendemos al número de heridos (8,8 heridos por cada millardo de

---

<sup>7</sup> Datos Movilidad 2007.

viajeros-Km. frente a 130,2 del coche) y 10 veces más seguro si atendemos al número de fallecidos (0,3 muertos por cada millardo de viajeros-Km. frente a 3,3 del coche), según datos de 2009.

En el 96% de los accidentes con víctimas en carretera producidos en 2009 en los que se vio implicado algún autobús, no existía ningún defecto aparente, muestra del esfuerzo de inversión y mantenimiento de la flota de vehículos.

La creciente inversión en formación en seguridad vial (un 80% del total), junto con la normativa laboral sobre horas de trabajo y descanso y su control a través del tacógrafo digital, es otro factor detrás de esta baja siniestralidad.

#### **2.1.8. Tarifas.**

En el ámbito de los costes a los usuarios, el autobús ofrece unas tarifas más reducidas que los medios de transporte alternativos, siendo de gran importancia para los hogares con menor nivel de renta.

Para el usuario, el autobús es 3 veces más barato que el vehículo privado o el avión, 2 veces más barato que el AVE y 1,3 veces más barato que el tren de larga distancia y similar al tren de media distancia, a pesar de no contar con las tarifas subvencionadas de las que disfruta el tren.

El uso de autobús interurbano en 2009 supuso un ahorro estimado para los hogares de 5.809 millones de euros (un 9% del gasto total en transporte) frente a la alternativa del vehículo privado.

Paralelamente, la sustitución del 10% de los desplazamientos en coche por autobús, supondría para las familias un ahorro de 3.558 millones de euros (un 6% en el total de gastos de transporte).

#### **2.1.9. Calidad del servicio.**

En cuanto a la calidad del servicio, el autobús presenta una calidad alta, equiparable a la del ferrocarril, a pesar del margen de mejora para las infraestructuras (estaciones e intercambiadores modales, carriles BUS-VAO, etc.).

Los usuarios de los servicios regulares de ámbito nacional, otorgaron, al servicio en 2008 (último dato disponible), una valoración global de 7,14 valorando especialmente la seguridad durante el viaje, la puntualidad en la salida, la amabilidad y corrección del personal, la limpieza del autobús y la calidad y el confort de los vehículos.

El autobús recibe una valoración muy similar a la del tren (7,5 en AVE y larga distancia y 7,09 en cercanías y media distancia), a pesar de: (1) soportar la congestión de las carreteras que afecta a la puntualidad y regularidad del servicio; y (2) contar con menor apoyo público en las inversiones en estaciones.

#### **2.1.10. Flota.**

En el ámbito del transporte urbano, en lo que se refiere a la flota, España cuenta con una flota moderna, que cumple de manera sobresaliente con altos estándares de reducción de emisiones contaminantes, con un 88% que cumple la norma EURO III o superior, y el 84% de las unidades se encuentran adaptadas para ser utilizadas por personas con movilidad reducida. La edad media de la flota a 31 de diciembre de 2010 era de 6,4 años siendo la de las empresas públicas alrededor de un año superior a la media y la de las empresas privadas de 6,2 años.

La flota también presenta un grado de diversificación amplio en cuanto a la tipología y tamaño de las unidades, como corresponde a la gran variedad de modelos de gestión empresarial y a las muy diferentes condiciones de los entornos urbanos donde deben operar. Sin embargo, las unidades estándares de 12 metros son las más utilizadas: un 80% de los vehículos son de estas dimensiones.

En cuanto a los tipos de carburante, se observa una creciente incorporación de nuevos tipos de carburante como los sistemas híbridos, el bioetanol, o el gas que, en general, se van introduciendo sobre todo en las empresas públicas aunque los carburantes más utilizados siguen siendo el diésel y el biodiésel que utilizan el 80% de los vehículos.

## **2.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y LOGÍSTICA**

El transporte por carretera ha venido liberalizándose de forma progresiva desde el año 1999, constituyendo un hito el que, tras la eliminación de las tarifas obligatorias, se superó el régimen de limitación de autorizaciones.

Con la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres lo que se pretendió, en su día, fue legislar sobre la organización del mercado, marcar las reglas de juego y evitar la dispersión normativa que pudiera hacer más complejo su entendimiento y cumplimiento, así como procurar la seguridad jurídica de los afectados.

En estos momentos, en que muchas de las reglas de juego son cambiantes e impuestas desde la Unión Europea, gran parte de su contenido ha tenido que ser adaptado al contenido de los Reglamentos europeos, tales como los recientemente publicados de Acceso a la Profesión y al Mercado.

Dentro de la complejidad de la estructura de la cadena de transportes, se considera importante un análisis sobre la caracterización del sector del Transporte y Logística, que permita conocer los actores que intervienen, el tipo de empresas que lo componen, su tamaño y su relación entre ellos.

Como consecuencia del resultado de este estudio se podría elaborar, de forma conjunta y consensuada, un plan de transporte y logística con una visión integrada de Estado, que sea facilitador de la mejora de la competitividad del sector y del país.

Es práctica habitual, provocada por la situación del mercado, la renegociación de contratos y precios a la baja, aun cuando los costes hayan subido y las cuentas de resultados hayan entrado en pérdidas, y por tanto, habrá que incidir sobre el establecimiento de los mecanismos que favorezcan una estructura de mercado más equilibrada; evitando posiciones de abuso dominante de forma que se logre la corrección de aquellos aspectos que provocan la debilidad de las empresas del sector a la hora de negociar.

El mercado del transporte sufre un continuado proceso de comoditización en los últimos años que, en el contexto del deterioro del sistema económico y, en especial, del consumo interno, se ha agudizado muchísimo más, de manera que las posiciones de dominio entre los agentes de la cadena se han extremado. Para garantizar la supervivencia del sistema, los agentes involucrados deberán asegurarse de que precios y costes responden a mecanismos de construcción justos y responsables, contemplan todas las alternativas de mejora y optimización de procesos posibles y respetan las reglas del libre mercado y del respeto mutuo entre clientes y proveedores.

Los diferentes actores implicados en la contratación de transporte deben tener presentes, como referentes, los principios establecidos en la aplicación del Código de Buenas Prácticas

Mercantiles en la contratación de transporte de mercancías por carretera, consensado en el año 2000 entre el CNTC y las Organizaciones representantes de los Cargadores. El sector propone también mecanismos de autorregulación, como el *sello e* de excelencia empresarial en logística y transporte que busca certificar esos comportamientos adecuados en cuanto a calidad, responsabilidad, transparencia, respeto, etc. El refrendo institucional de estos valores y de esta certificación contribuiría, sin duda, a un mejor funcionamiento del conjunto del sector.

Transportistas y cargadores deben dejar atrás prácticas de abuso de posición de dominio, en los momentos en que se produzcan desequilibrios en el ajuste entre la oferta y la demanda, y buscar parámetros de confianza y estabilidad en las condiciones pactadas.

En la actualidad, las empresas de transporte tienen enormes dificultades para asumir las variaciones de costes importantes, tales como las derivadas de la variación en el precio del gasóleo, como consecuencia del desequilibrio entre la posición del mercado de los cargadores y los transportistas, agravada por el exceso de oferta creado por la última crisis.

El acortamiento de los plazos de pago constituye una necesidad imperiosa para un sector inmerso en una crisis como la actual, especialmente cuando todos los costes de transporte (gasóleo, combustible, seguros, personal...) se tienen que pagar por adelantado, de forma inmediata o en plazos inferiores al mes.

Por ello, y sin perjuicio de la posibilidad de establecer pactos adecuados y justos entre las partes dentro de la Ley, se debe insistir en el cumplimiento de ésta en cuanto a los plazos máximos de pago.

### **2.2.1. Competitividad.**

El sector debe ser capaz de mejorar su gestión a través de la incorporación de nuevos modelos y herramientas que incidan en una visión del negocio de 360º, incorporando clientes, proveedores, colaboradores, accionistas, el entorno social, etc.

Las empresas, de todos los tamaños, deben ser capaces de competir eficientemente en condiciones de transparencia y esto tiene una fuerte exigencia de cambios culturales profundos, incorporando profesionales formados. Todo esto exigirá un cambio de modelo que deberá ser gestionado con la colaboración de todos, muy especialmente desde dentro del sector.

### **2.2.2. Sostenibilidad.**

En cuanto al aspecto medioambiental, desde el sector se están poniendo numerosos esfuerzos en mejorar esta situación:

- Uso de vehículos menos contaminantes (con motores EURO de última generación propulsados por biocombustibles, Gas Natural Concentrado o Licuado del Petróleo -GLP-, y hasta híbridos y eléctricos). En muchos casos, se están adoptando vehículos con tecnologías convencionales pero que se adelantan al calendario de introducción obligatoria de las normativas Euro exigidas por la Unión Europea.

En este sentido, sería deseable incentivar la adquisición de estos vehículos de tres maneras:

- a) Favoreciendo la instalación de puntos de suministro de forma que la escasez de los mismos no condicione la productividad y operatividad de los vehículos.
- b) Dotando de una favorable fiscalidad la compra de estos vehículos y/o su mantenimiento y uso (reducción de fiscalidad de los carburantes, reducción del

impuesto de tracción mecánica, deducciones en el Impuesto de Sociedades por adquisición de vehículos de última generación EURO, eliminación de tasas a la hora de obtener o renovar las autorizaciones administrativas preceptivas para ejercer la actividad de transporte de mercancías, facilidad de uso, etc.).

- c) Ejerciendo acciones favorables para el desarrollo de aquellas operaciones de transporte y distribución que utilicen estos vehículos: ampliación de horarios de acceso a centros urbanos, uso preferente de zonas de aparcamiento y plazas reservadas, etc.

En cualquier caso, la introducción de estos vehículos debe ser de manera progresiva, abordando las nuevas tecnologías en función de su disponibilidad comercial y probado uso.

- Medición de la huella de carbono: algunas compañías están apostando por medir la huella de carbono de sus procesos de transporte y logística y utilizarlo como referencia para la mejora continua de sus procesos en relación con el impacto medioambiental y con un indiscutible impacto positivo directo también en el propio coste operativo.

Un aspecto importante a considerar es la armonización de pesos y medidas a nivel estatal y europeo, impulsándose modificaciones tendentes a la mejora de la competitividad y la productividad. En los países nórdicos se utilizan camiones de mayores dimensiones, pudiendo suponer ello un factor de mejora de la eficiencia energética y reducción del impacto ambiental.

## **2.3. TRANSPORTE AÉREO**

### **2.3.1. El estado de la industria.**

El transporte aéreo vive momentos críticos, gran parte de las aerolíneas europeas y españolas presentan pérdidas. La Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA), que agrupa a las grandes compañías de red, reconoce unas pérdidas agregadas de 1.300 millones de euros en 2012. La débil demanda, provocada por una economía en recesión, sobre todo en España, se ha visto agravada por los elevados precios del combustible, que representa ya el 33% de los costes de explotación, así como por la fortaleza del dólar, que perjudica especialmente a las compañías españolas, que tienen en dólares más gastos que ingresos.

La International Air Transport Association (IATA), por su parte, que estimaba al cierre de 2012 (marzo de 2013) unos beneficios netos globales de 7.600 millones de dólares y un EBIT (Earnings Before Interest and Taxes) de 2,3%, evaluaba el beneficio neto de las compañías europeas en 0,3 millones, y un EBIT de 0,7%. Las previsiones de la organización internacional son algo más optimistas en términos globales para 2013.

A estos factores comunes, en España se ha sumado un aumento desproporcionado de las tasas aeroportuarias que, en el periodo 2010-2013, acumulan una subida del 68,16% en la totalidad de los aeropuertos de la red de AENA. En Madrid el porcentaje se eleva al 113,05% y en Barcelona al 108,50%.

El transporte aéreo ha cambiado radicalmente en la última década (globalización, liberalización, internet, low cost, AVE, seguridad, congestión, sostenibilidad...). En el mercado intraeuropeo y doméstico se han producido cambios estructurales que han modificado también el perfil y las exigencias de los viajeros, que reclaman productos y precios adaptados a sus necesidades. En este mercado coexisten dos modelos de compañías, de red y low cost, que se ajustan a diferentes tráficos y con enormes diferencias en su estructura de costes. Estas últimas

representan ya el 56% del tráfico en rutas inferiores a tres horas con vuelos punto a punto, una oferta ajustada de servicios, bajos costes, bajos precios y eficientes resultados.

Las grandes compañías europeas de red han perdido cuota en el mercado intraeuropeo. Sus ingresos pasajero/kilómetro (Yield) han disminuido en un 45% en los últimos 10 años. La mayoría presenta pérdidas estructurales crecientes debido a que sus costes no han seguido la evolución de sus ingresos. Estamos ante un cambio estructural en este mercado, anterior a la crisis económica, que se manifiesta en que en 10 de los 11 últimos años estas compañías han sufrido pérdidas en su operación europea, incluso en los mejores momentos del ciclo económico. Las compañías de red necesitan aligerar su estructura de costes y operar de manera eficiente el corto y medio radio, que es imprescindible para alimentar sus vuelos intercontinentales (entre el 60% y el 70% de los tráficos de estas compañías son pasajeros en conexión).

La mayor parte de las compañías europeas y españolas de red han presentado planes de reestructuración para sobrevivir y poder recuperar rentabilidad, como única salida posible.

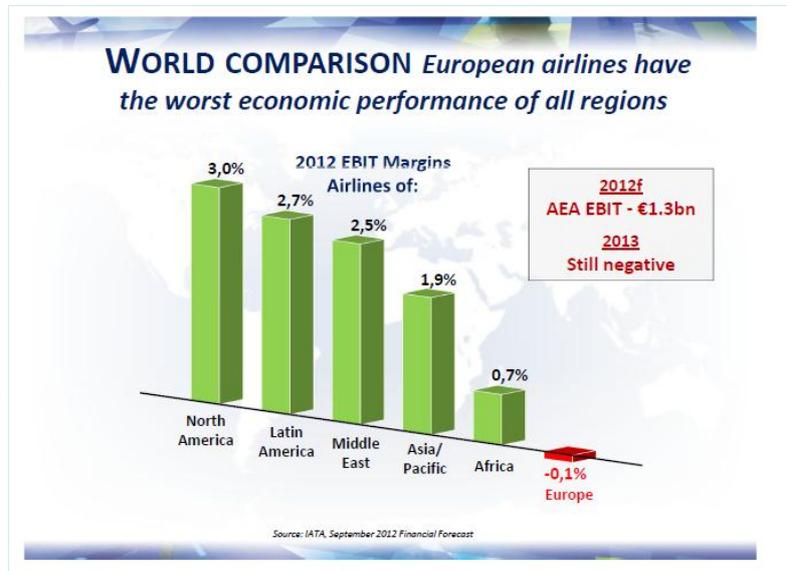
El transporte aéreo es vital para empresas y ciudadanos. En 2010 generó en Europa 485.000 millones de euros y 5,1 millones de empleos<sup>8</sup>. Se estima que, como media, por cada 1.000 nuevos pasajeros se genera un puesto de trabajo directo y casi tres indirectos. En España, las compañías aéreas constituyen la espina dorsal del turismo, sector que contribuye, pese a la crisis, en más de un 10% a la riqueza nacional. Cuatro de cada cinco turistas llegados a España lo hace en avión y más del 88% del total del gasto efectuado por quienes nos visitan se debe a viajeros que utilizan el transporte aéreo.

Sostenibilidad y compatibilidad con el entorno son condiciones indispensables para el desarrollo de esta actividad en la que todo el sector está comprometido. El transporte aéreo representa el 2% de las emisiones totales de CO<sub>2</sub> y el 5% del consumo total de combustible. Su tasa de ocupación supera el 75%. Los avances logrados en las últimas décadas en lo que a eficiencia energética y ruido se refieren son evidentes: los aviones que vuelan actualmente consumen un 70% menos combustible y emiten un 75% menos de ruido que los que operaban en la década de los sesenta.

Competitividad y sostenibilidad son los grandes retos.

---

<sup>8</sup> ATAG (marzo 2012)



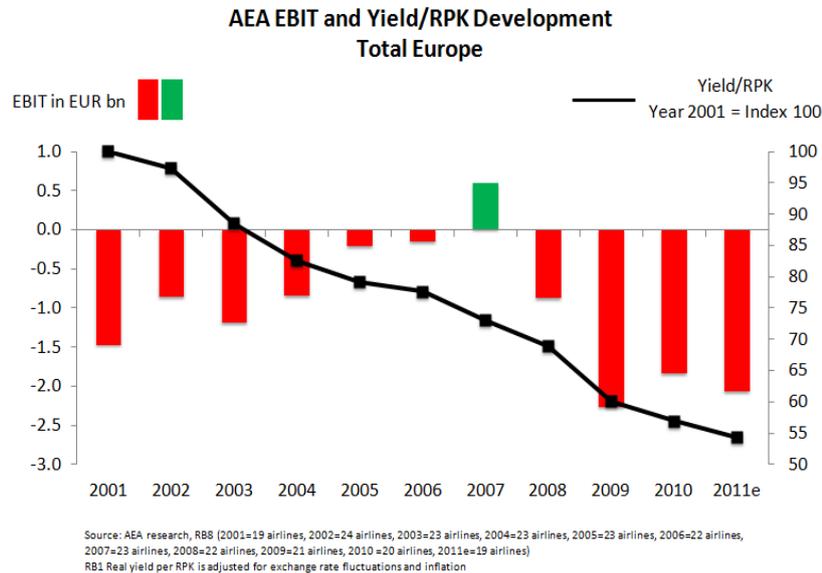
La AEA reconoce en 2012 para sus compañías asociadas unas pérdidas agregadas de 1.300 millones de euros.

**PREVISIÓN DE IATA  
(Marzo 2013)**

System-wide global commercial airlines	EBIT margin, % revenues					Net profits, \$ billion				
	2009	2010	2011	2012E	2013F	2009	2010	2011	2012E	2013F
				Central forecast					Central forecast	
<b>Global</b>	<b>0,4%</b>	<b>4,0%</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,3%</b>	<b>3,3%</b>	<b>-4,6</b>	<b>19,2</b>	<b>8,8</b>	<b>7,6</b>	<b>10,6</b>
<b>Regions</b>										
North America	1,2%	4,7%	3,1%	3,3%	4,1%	-2,7	4,1	1,7	2,3	3,6
Europe	-2,2%	1,9%	0,8%	0,7%	1,0%	4,3	1,9	0,4	0,3	0,8
Asia-Pacific	2,8%	6,0%	5,4%	4,1%	5,3%	2,6	11,4	5,5	3,9	4,2
Middle East	-1,5%	3,6%	3,3%	2,9%	3,0%	-0,6	0,9	1,0	0,9	1,4
Latin America	2,8%	5,0%	2,1%	2,1%	2,8%	0,5	0,9	0,3	0,3	0,6
África	-1,2%	1,6%	0,8%	-0,4%	1,0%	-0,1	0,1	0,0	-0,1	0,1

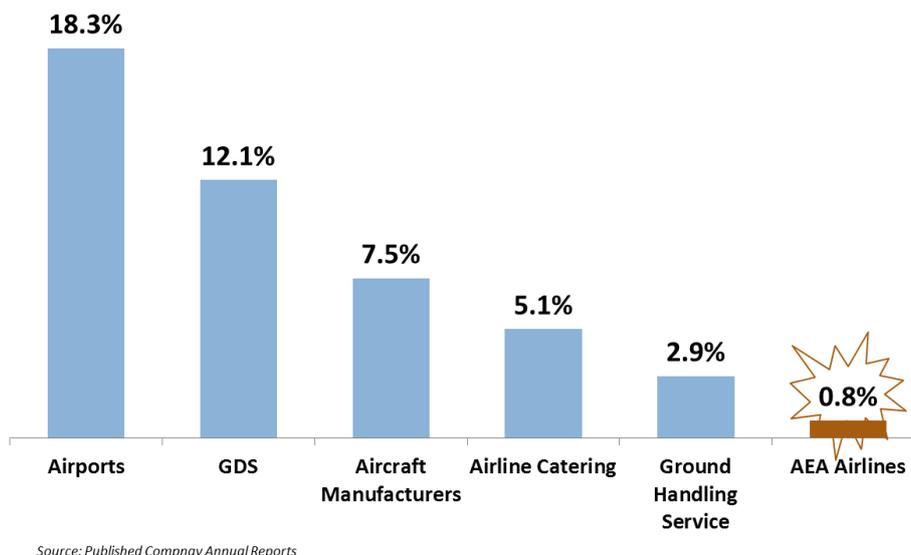
Fuente: IATA

La IATA prevé ligeros incrementos para las compañías europeas en 2013.

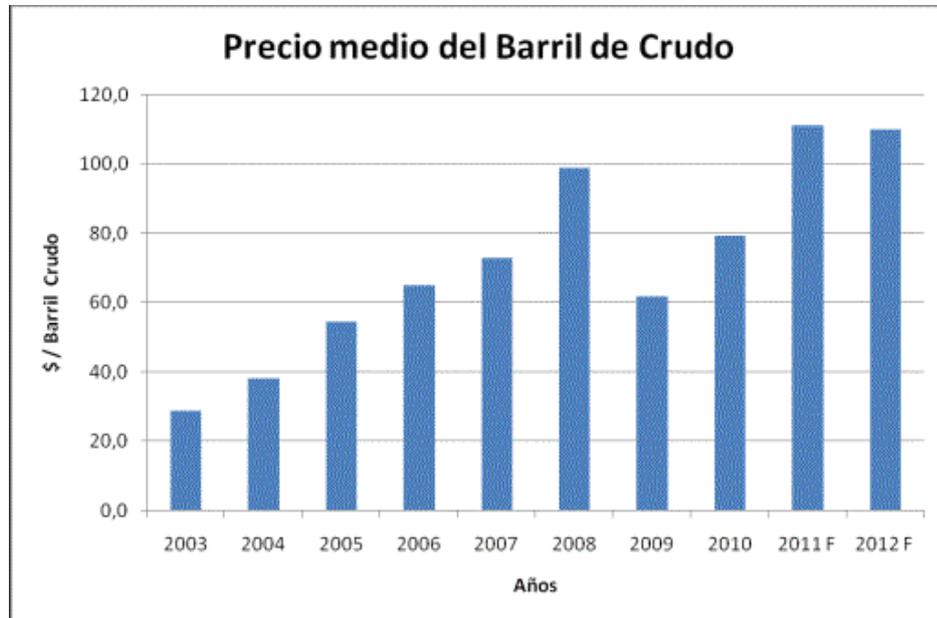


En el mercado intraeuropeo se ha producido un cambio estructural. Las compañías aéreas de red han sufrido pérdidas en sus operaciones europeas, incluso en los mejores momentos del ciclo económico.

### Air Transport Value Chain Historical EBIT Margin

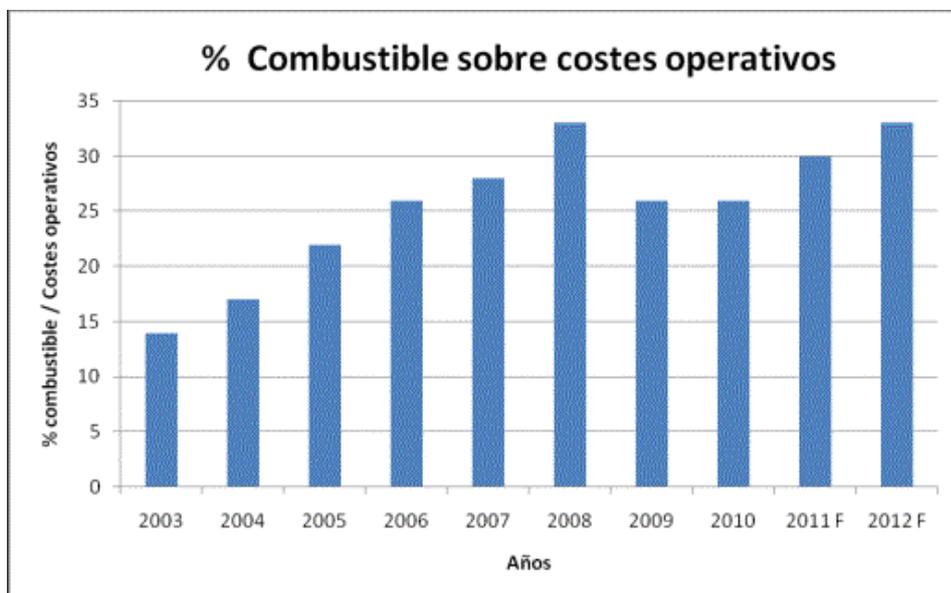


El margen medio de explotación de las aerolíneas se sitúa entre el 1% y el 3%, según el ciclo económico. Un margen muy estrecho que condiciona la capacidad de respuesta ante los cambios estructurales del mercado y coyunturas geopolíticas adversas. El gráfico anterior muestra el margen medio de 2011, de las compañías miembros de la AEA.



Fuente: IATA.

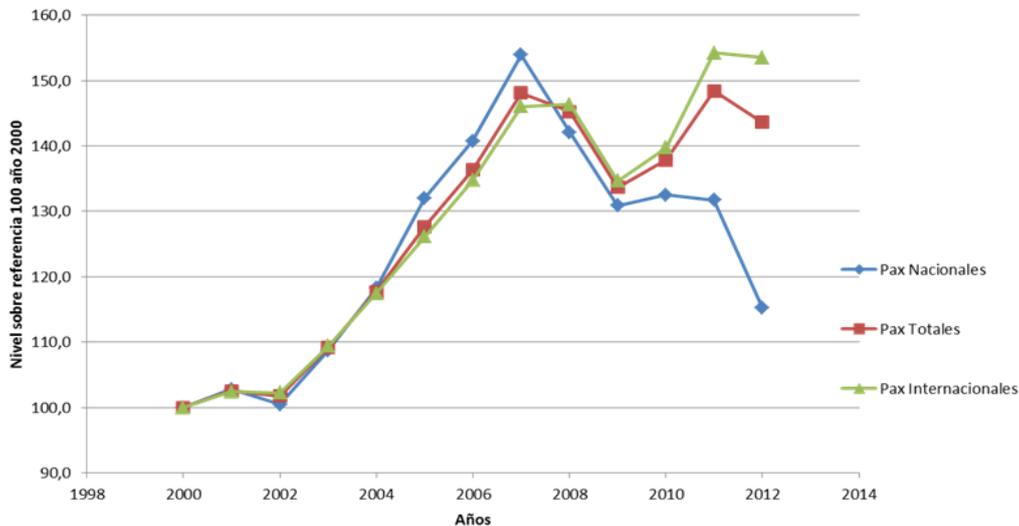
El combustible representa el 33% de los costes de explotación de las compañías aéreas, gasto que se ha multiplicado por 5 entre 2003-2012.



Fuente: IATA.

## PASAJEROS 2000-2012

**Evolución tráfico de pasajeros en España - Base 100 año 2000**



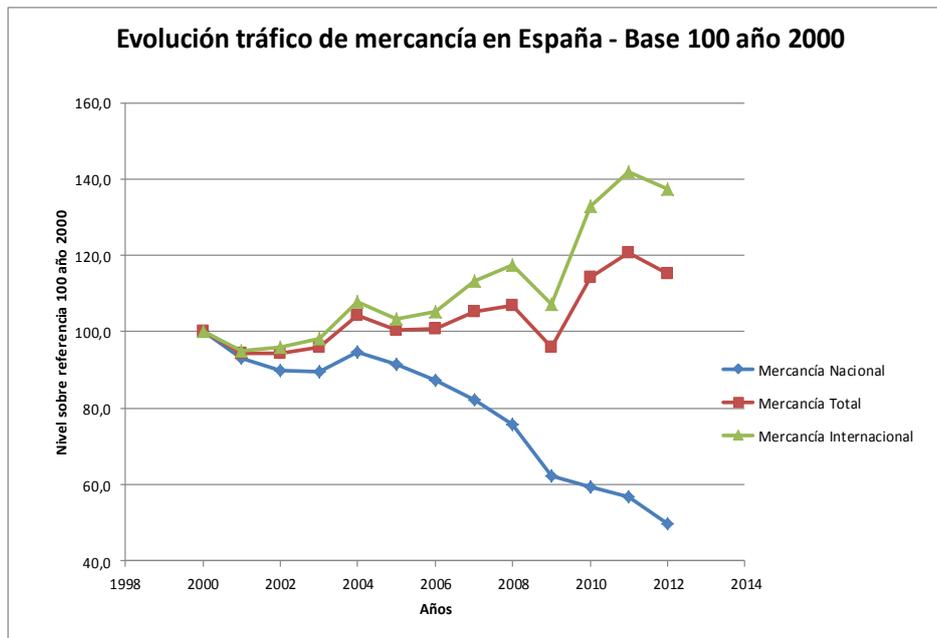
Fuente: Base de datos de AENA y elaboración ACETA.

El tráfico doméstico de pasajeros cae de manera significativa en 2012 (-12,5%).

El tráfico internacional creció con fuerza en 2011, favorecido por la inestabilidad política en el norte de África y en Oriente Medio. En 2012 experimenta una caída del 0,5%.

## MERCANCÍAS 2000-2012

**Evolución tráfico de mercancía en España - Base 100 año 2000**



Fuente: AENA y elaboración ACETA.

La mercancía nacional transportada ha experimentado una caída continuada, con la excepción del año 2004. En 2012 sufre un acusado descenso del 12,9%.

La mercancía internacional decrece en menor medida, un 3,1%.

Las compañías aéreas son la espina dorsal del turismo, baste recordar que cuatro de cada cinco turistas llegados a España lo hace en avión, y que más del 88% del total de gasto efectuado por quienes nos visitan se debe a viajeros que utilizan el transporte aéreo.

### EVOLUCIÓN NÚMERO DE TURISTAS Y VÍAS DE TRANSPORTE

Años	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Entrada de turistas (millones)	48,6	50,3	50,9	52,4	55,9	58	58,7	57,2	52,2	52,7	56,7	57,7
Transporte aéreo (millones)	35,3	34,9	36,9	38,5	40,7	42,4	44,3	44,4	40,2	40,6	44,6	46,2
Resto transporte (millones)	13,2	15,4	14	14	15,2	15,6	14,3	12,8	12	12,1	12	11,5
% Transporte aéreo/total	72,7	69,4	72,6	73,5	72,8	73,2	75,6	77,6	77,1	77	78,7	78,6
% Δ Anual transporte aéreo	2,8	-1,1	5,7	4,3	5,7	4,2	4,4	0,2	-9,4	0,8	10,1	3,5

Fuente: IET y elaboración ACETA.

Más del 78% de los turistas llegados a España en 2012 utilizaron el transporte aéreo.

### INDICADORES ECONÓMICOS (Gastos)

Años		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gasto medio/turista €	Total	864	854	857	877	906	922	932	934	966
	Vía aérea	1.003	993	983	982	995	1.017	1.033	1.020	1.063
Gastos total turístico (Millones)	Total	43.758	46.006	48.243	51.298	51.694	47.962	48.929	52.796	55.594
	Vía aérea	38.638	40.454	41.732	43.510	44.160	40.921	41.877	45.506	49.082
% Gastos vía aérea / Gasto total		88,3	87,93	86,5	84,82	85,43	85,32	85,59	86,19	88,29

Fuente: IET y elaboración ACETA.

Más del 88% del total de gasto de los turistas que nos visitan se debe a los que utilizan el avión como medio de transporte.

## TURISTAS Y GASTO SEGÚN PAÍS DE RESIDENCIA 2012

	GASTO Mill. Euros	% CRECIMIENTO	PARTICIPACIÓN	NÚMERO TURISTAS	% CRECIM.	PARTICIPACIÓN
<b>TOTAL</b>	<b>55.594</b>	<b>5,7</b>	<b>100,0</b>	<b>57.700.714</b>	<b>2,7</b>	<b>100,0</b>
Alemania	9.083	5,0	16,3	9.335.870	4,0	16,2
Bélgica	1.567	-2,1	2,8	1.706.354	-2,9	3,0
Francia	5.190	-1,1	9,3	8.969.009	7,1	15,5
Irlanda	1.112	5,5	2,0	1.189.523	-7,4	2,1
Italia	2.733	-7,1	4,9	3.571.660	-5,1	6,2
Países Bajos	2.397	-3,3	4,3	2.548.656	-8,1	4,4
Portugal	802	-7,0	1,4	1.861.092	-0,9	3,2
Reino Unido	11.135	7,4	20,0	13.653.864	0,3	23,7
Suiza	1.487	8,3	2,7	1.448.941	6,0	2,5
Países Nórdicos	5.054	9,7	9,1	4.165.142	6,9	7,2
EE.UU.	2.669	15,3	4,8	1.240.819	9,1	2,2
Resto Europa	4.544	7,5	8,2	2.781.863	-3,1	4,8
Resto América	4.205	15,0	7,6	1.890.053	8,0	3,3
Resto Mundo	3.618	12,1	6,5	2.131.824	14,0	3,7

Fuente: IET

América aporta el 5,5% de los turistas y el 12,4% de los ingresos.

Mantener la competitividad de las compañías aéreas españolas en un entorno de crisis y extraordinariamente competitivo requiere de medidas de apoyo y acciones concretas, como las que se enumeran a continuación.

### 2.3.2. Derechos de tráfico de quinta libertad.

Se hace necesaria una política racional en la concesión de derechos de tráfico de quinta libertad. En los acuerdos bilaterales de derechos de tráfico aéreo que firma el Estado español, no deberían atenderse las peticiones de derechos de tráfico de quinta libertad efectuadas por terceros países. La concesión de este tipo de derechos de tráfico, salvo excepciones en las que hay una contraprestación clara a favor de las compañías españolas, supone introducir una competencia innecesaria para nuestras compañías, que operan canalizando tráficos desde toda Europa hacia terceros países, en especial América y África. Debilitar nuestros hubs sólo puede penalizar la posición de España y de las compañías españolas en favor de otros hubs europeos. La política de no dar quintas es la más general tanto en los bilaterales históricos de los Estados europeos como en los nuevos acuerdos horizontales entre la Unión Europea y terceros países.

### 2.3.3. Garantía de igualdad de trato y condiciones para evitar distorsiones competitivas.

Es imprescindible garantizar la igualdad de trato y condiciones para todos los operadores. Es necesario mantener el "level playing field" para evitar distorsiones producto de subvenciones, ayudas comerciales, normativa laboral aplicable, o criterios de fijación de tasas aeroportuarias.

## 2.4. TRANSPORTE MARÍTIMO

El transporte marítimo es hoy día un instrumento absolutamente indispensable del comercio español. Se mueven por mar el 85% de nuestras importaciones (incluyendo la casi totalidad de los combustibles) y el 60% de nuestras exportaciones, lo que representa el 53% del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96% del comercio exterior con terceros países. 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 (Puertos de interés general)

	Tráfico total (millones toneladas)	Crecimiento (%)
2003	382	3,72%
2004	410	7,44%
2005	440	7,49%
2006	462	5,03%
2007	483	4,54%
2008	474	-1,93%
2009	413	-12,90%
2010	431	4,43%
2011	457	5,97%
2012	475	3,93%

Fuente: Puertos del Estado.

En 2012, el comercio marítimo español (importaciones + exportaciones + cabotaje) es decir, excluyendo del tráfico portuario las mercancías en tránsito, aumentó un 4,2% totalizando 315,4 millones de toneladas (Mt). La tabla siguiente resume su desglose por tipos de mercancías.

### COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL

Tipos de mercancías	Importaciones			Exportaciones			Cabotaje nacional			Total		
	2011	2012	%	2011	2012	%	2011	2012	%	2011	2012	%
Graneles líquidos	100.051	98.860	-1,2	18.122	23.665	30,6	16.115	15.468	-4,0	134.288	137.992	2,8
Graneles sólidos	55.551	59.850	7,7	10.749	15.413	43,4	4.828	4.431	-8,2	71.128	79.694	12,0
Carga general	32.973	30.578	-7,3	45.595	48.164	5,6	18.725	18.951	1,2	97.293	97.693	0,4
<b>TOTAL</b>	<b>188.575</b>	<b>189.288</b>	<b>0,4</b>	<b>74.465</b>	<b>87.242</b>	<b>17,2</b>	<b>39.668</b>	<b>38.849</b>	<b>-2,1</b>	<b>302.709</b>	<b>315.379</b>	<b>4,2</b>

Datos en miles de tm.

Fuente: Puertos del Estado y Elaboración Gabinete de Estudios de ANAVE.

El tráfico que experimentó un mayor crecimiento fue el de graneles sólidos, que aumentó un 12,0% y movió 79,7 Mt, seguido de los graneles líquidos, que crecieron más modestamente (+2,8%) totalizando 138,0 Mt. Por último, la mercancía general creció muy ligeramente (+0,4%) hasta 97,7 Mt. Los graneles líquidos suponen el 43,8% del tonelaje total del comercio marítimo español, la carga general el 31,0% y los graneles sólidos el 25,3%. El movimiento portuario de carga en contenedores en régimen de tránsito internacional alcanzó los 48,8 Mt, un 7,2% más que el año anterior.

El pasado año, el comercio exterior español (importaciones + exportaciones) aumentó un 5,1% hasta 276,5 Mt. Las exportaciones crecieron muy notablemente, un 17,2%, hasta 87,2 Mt, mientras las importaciones registraban un valor muy similar al de 2011 (+0,4%) con 189,3 Mt. Las importaciones supusieron el 68,5% del comercio exterior y las exportaciones el 31,5%. Además, en tráficos de cabotaje nacional se movieron 38,8 Mt (-2,1%).

Dentro de las importaciones, el de mayor peso es de los graneles líquidos (52,2% de las importaciones) seguido de los graneles sólidos (31,6%) y finalmente, la mercancía general (16,2%). En 2012, descendieron las importaciones de graneles líquidos (-1,2%) totalizando 98,9 Mt y las de la mercancía general (-7,3%), que movieron 30,6 Mt. Las importaciones de graneles sólidos, por su parte, se incrementaron un 7,7% hasta 59,9 Mt.

Por tipos de productos, aumentaron notablemente las importaciones de carbón (+26,4%), las de cereales y sus harinas, y las taras de vehículos y contenedores (ambas +19,5%) y petróleo crudo (+10,6%), mientras que descendieron las importaciones de materiales de construcción (-4,3%), productos siderúrgicos (-9,6%), gases licuados (-10,8%) y productos de petróleo (-21,7%). Se mantuvieron prácticamente constantes las importaciones de productos químicos (+0,3%) y la partida de otros productos de origen animal y vegetal (-0,3%).

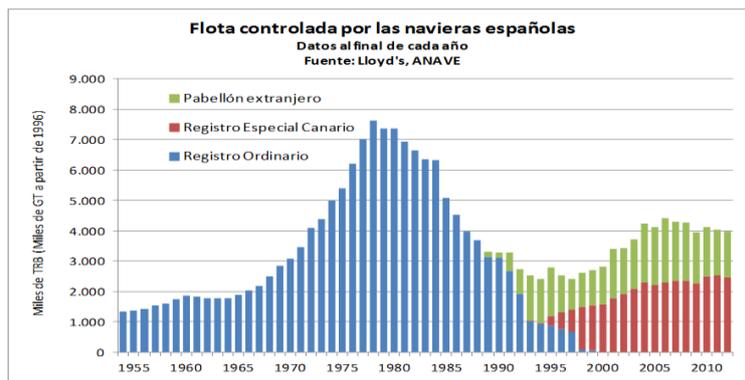
En las exportaciones, la mercancía general constituyó el 55,2% del total, con 48,2 Mt (+5,6%). Los graneles líquidos, que crecieron un 30,6% hasta 23,7 Mt, supusieron el 27,1% de las exportaciones, y los graneles sólidos, con el 17,7% restante, movieron 15,4 Mt registrando un aumento muy notable (+43,4%).

Como ya ocurriese en 2011, la debilidad de la demanda interna obligó a los productores españoles a buscar mercados en el exterior. Así, en los últimos 5 años, las exportaciones marítimas han aumentado un 42,6% mientras que las importaciones y el cabotaje siguen en niveles de los años 2001/2002.

#### 2.4.1. Evolución y situación actual del sector naviero en España.

El 1 de enero de 2013 se cumplieron 14 años desde que, por aplicación del Reglamento CEE 3577/1992, 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 su reserva a favor de los buques españoles. En este periodo de tiempo, se pueden distinguir claramente dos etapas en la evolución de la marina mercante española: desde 1992 y hasta 2004, se produjo un aumento de las GT (toneladas de arqueado bruto) acompañadas de una disminución en el número de unidades, lo que significa que se fueron incorporando unidades de gran porte dando de baja buques más pequeños. A partir de 2004, se empieza a producir un estancamiento en las GT de la flota de pabellón español mientras que el número de buques sigue descendiendo más acusadamente. Así, a pesar de que desde 2004 se incorporan a la flota controlada 75 buques de nueva construcción, se produjo un descenso del 27,4% en el número de buques de la flota de pabellón español y del 30,4% en la flota controlada por los armadores españoles.

La flota mercante total controlada por las empresas navieras españolas contaba, al 1 de enero de 2013, con 215 buques y 3,98 millones de GT.

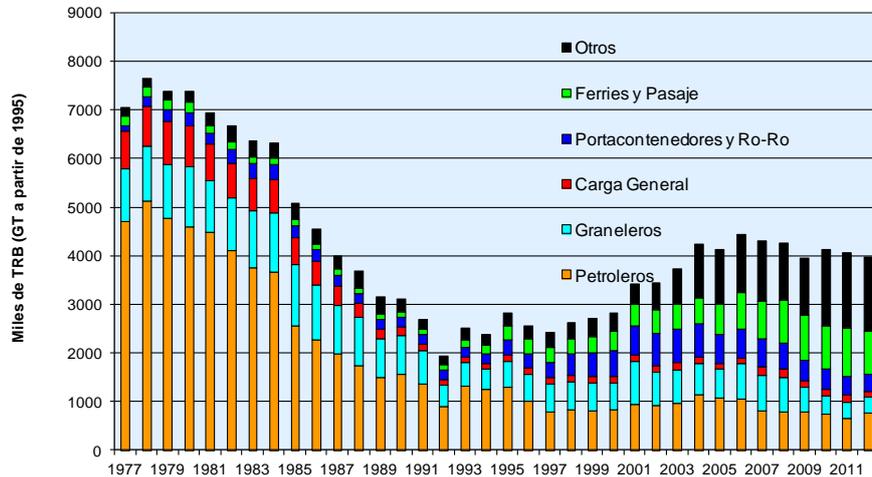


El gráfico anterior muestra que la evolución de la flota controlada por las empresas navieras españolas a lo largo de los últimos 10 años se caracteriza por el aumento del tamaño medio de los buques para aprovechar las economías de escala. Mientras el número de buques se ha reducido alrededor del 30% en ese periodo, su tonelaje total en GT, ha aumentado más del 7%.

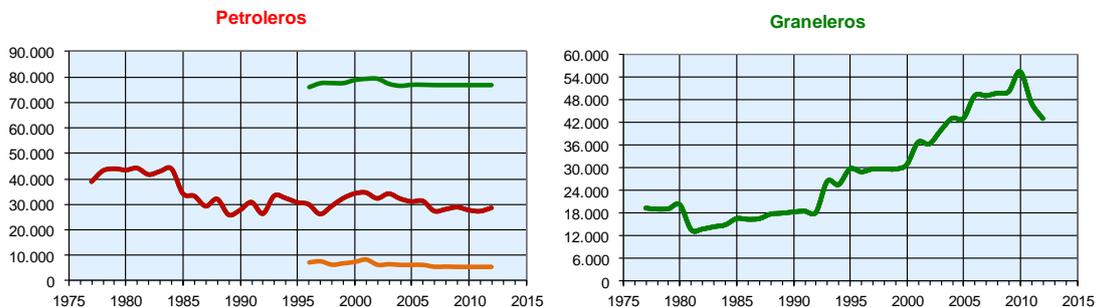
Del mismo modo, analizando la flota por tipos de buques se aprecia que las navieras españolas se han concentrado en buques más sofisticados y de mayor tecnología.

**DISTRIBUCIÓN POR TIPOS DE 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 disminuido en un 7,1%, con un descenso en sus GT del 22,4%. La flota de graneleros ha disminuido casi un 52,9% en número de unidades y un 49,3% sus GT.



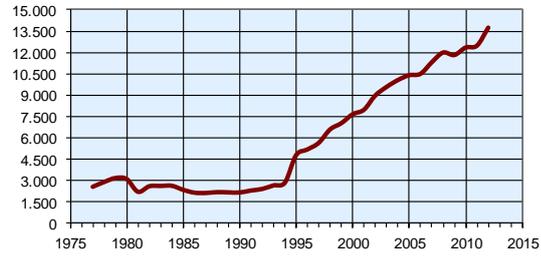
En el caso de los buques de carga general, su número se ha reducido un 20,5% y su tonelaje descendió un 35,4%. El segmento de los buques para el transporte de gases licuados es el único que ha aumentado en número de unidades (un 66,7%) y ha multiplicado su tonelaje por 3,6. Este desarrollo se debe a que España es uno de los principales importadores de GNL, con un 7% del total en 2011, por detrás de Japón (32% de las importaciones), Corea del Sur (15%) y Reino Unido (8%).

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 disminuido en un 7,2% aunque ha aumentado sus GT en un 71,2% y ha multiplicado su tonelaje medio por 1,8. El número de ro-ros y portacontenedores se ha dividido por 2,7 y su tonelaje ha disminuido en un 47,4%, aunque su tonelaje medio aumentó un 43,6%.

**Ferries y buques de Pasaje**



**Portacontenedores y ro-ro**

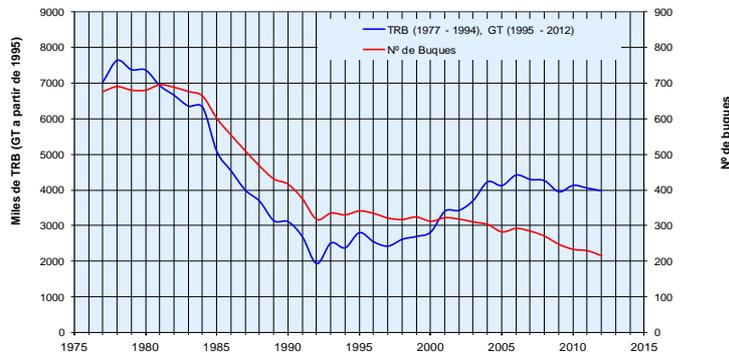


Por su parte, señalar que en el apartado "otros", se incluyen los más de 200 buques remolcadores que tenemos en España, prácticamente en su mayoría con Bandera española y Registro Ordinario.

La edad media de la flota total controlada por las navieras españolas era, a 1 de enero de 2013, de 14,3 años, mostrando una tendencia a la baja que se prolonga desde 2002, año en el que la edad media era de 18,1 años. En la parte de esa flota que opera bajo pabellón español, la edad media también ha seguido esta tendencia desde 2002, aunque en este último año ha aumentado ligeramente situándose a comienzos de 2013 en 13,2 años. Es además significativo, que tanto la flota de pabellón español, como la total controlada por las navieras españolas, sean sensiblemente más jóvenes que la flota mundial, que a comienzos de 2012 tenía una edad media de 18,7 años.

**EVOLUCIÓN DE LA FLOTA CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS**

Datos a finales de cada año  
 Fuente: ANAVE



**Edad media del tonelaje controlado por navieras españolas**

Datos al comienzo de cada año  
 Fuente: ANAVE



En resumen, la flota mercante operada por empresas españolas creció de forma notable hasta 2004 y, a partir de ese año, la flota abanderada en el Registro de Canarias comenzó a estancarse mientras que la abanderada en registros extranjeros seguía aumentando más lentamente hasta comienzos de 2007. Con el comienzo de la crisis económica y financiera, ya en 2008, tanto la flota abanderada en España como la controlada en otros registros, ha descendido notablemente. Aun así, gracias al importante esfuerzo inversor por parte de las navieras, la flota 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.

En los últimos 10 años, los navieros españoles han recibido 88 buques de nueva construcción con una inversión total que llega casi a los 4.500 millones de euros.

Año	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
Buques	13	18	9	7	13	10	6	7	3	2	<b>88</b>
Millones de euros	427	736	375	237	658	219	394	1.045	280	120	<b>4.491</b>

El sector español de transporte marítimo está constituido por algo más de 50 empresas navieras, la mayoría de las cuales (35) operan 4 buques o menos, existiendo sólo 6 empresas que operan 10 o más buques. No obstante, en muchos casos, dichas empresas se integran en grupos empresariales de mayor dimensión, de los cuáles los más importantes son los siguientes (datos a 1 de enero de 2013):

Grupo	Tipos de buques	Tráfico	Buques	Total GT
TeeKay Spain (*)	Petroleros y gaseros	Tramp transoceánico	9	789.674
Knutsen España (*)	Gaseros	Tramp transoceánico	6	612.190
Empresa Naviera Elcano	Graneleros, petr. y gaseros	Tramp transoceánico	8	515.259
Acciona Tramedit./Euroferrys	Mixtos pasaje/carga	Líneas regul. cabotaje	19	330.180
Pullmantur (*)	Cruceros	Cruceros turísticos	5	263.019
Armas	Mixtos pasaje/carga	Líneas regul. cabotaje	11	173.021
Ibaizabal	Petroleros y graneleros	Tramp transoceánico	4	244.225
Balearia	Mixtos pasaje/carga	Líneas regul. cabotaje	18	157.540
Flota Suardiaz	Car carriers y ro-ros	Líneas intraeuropeas	10	113.997
Ership / Nav. Alvargonzález	Carga general y graneleros	Tramp transoceánico	6	72.818
Grupo Boluda	Portacontenedores y ro-ros	Líneas regul. cabotaje	6	59.203
Marpetrol-Marot (*)	Petroleros, quimiqueros y asfalteros.	Tramp cabotaje y transoceánico	12	79.979
Tradewind Tankers	Petroleros y quimiqueros.	Tramp transoceánico	8	50.962
Fred. Olsen	Mixtos pasaje/carga	Líneas regul. cabotaje	6	31.030
Naviera Murueta	Carga general y petroleros	Tramp cabotaje y gran cabotaje	13	44.651
Distribuidora Marítima Petrogás	Quimiqueros, petroleros y gaseros	Tramp cabotaje y gran cabotaje	7	34.527
<b>TOTAL</b> <b>(16 grupos de empresas)</b>			<b>148</b> <b>-69%</b>	<b>3.572.275</b> <b>-90%</b>

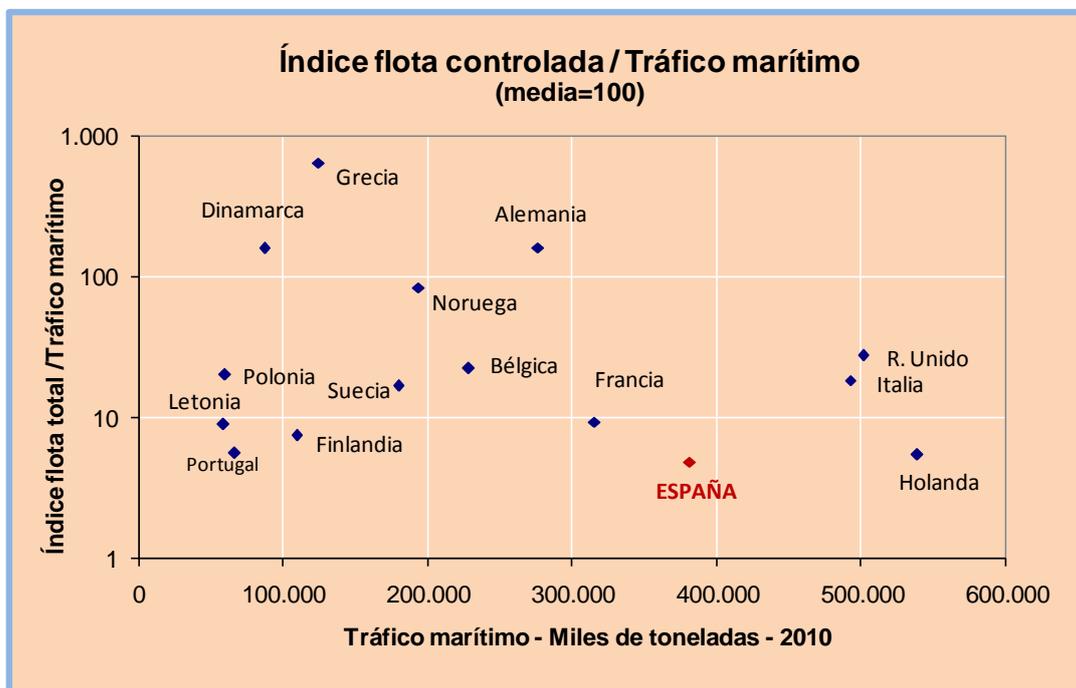
(\*) Empresas pertenecientes a multinacionales de capital extranjero (se indica la flota operada desde España).

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 Unión Europea (permitida por el citado Reglamento 3577/1992) haya sido hasta muy recientemente bastante limitada. Sólo en los últimos años, el acceso de Chipre y Malta a la Unión Europea 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.

No se dispone de datos actualizados de facturación. El informe más reciente al respecto, realizado por la consultora DBK, señala que la facturación agregada de las empresas navieras

españolas alcanzó, en 2007, un total de 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).

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 pabellón español y un 10% 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.



El transporte marítimo se caracteriza por la escasez de personal nacional con experiencia y vocación de embarque. Así, las empresas navieras españolas (como también las de los demás Estados miembros de la Unión Europea) 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, especialmente de oficiales experimentados, a nivel mundial, y en particular a nivel español.

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.

#### **2.4.2. 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 actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque (art. 259.1 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). El número de empresas consignatarias españolas que operan en la actualidad es aproximadamente de 1.000.

Un total 134.578 buques mercantes utilizaron el sistema portuario español en 2012, frente a 139.246 en 2011, lo que significa 4.668 unidades menos (-3,35%) que en 2011.

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 de 2008, a partir de un tráfico total de 473 millones de toneladas manipuladas y una longitud total de 248.627 m de muelle, resulta un ratio de toneladas manipuladas por metro lineal de muelle de 1.902 tm / m de muelle. En los últimos 5 años, debido a la reducción de los tráficos, esta cifra ha disminuido ligeramente, pero no se dispone de datos precisos más actualizados.

#### **2.4.3. Sostenibilidad. Apoyo al transporte marítimo como alternativa más sostenible en tráficos de corta distancia y de cabotaje nacional.**

Dentro de la política general de transportes de la Unión Europea, recogida en los sucesivos Libros Blancos de la Comisión (el último, de marzo de 2011), figura con carácter prioritario fomentar el uso preferente de los modos de transporte más sostenibles.

Ello incluye, en particular, la promoción del transporte combinado con un tramo marítimo, porque genera menos costes externos y, en especial, menos emisiones de gases de efecto invernadero.

En efecto, en términos de emisiones de CO<sub>2</sub>, el transporte marítimo es unas 30 veces más eficiente que el transporte aéreo de pasajeros y al menos dos o tres veces más eficiente que el transporte terrestre de carga. De ahí el interés de la Unión Europea por promover su utilización, especialmente el Transporte Marítimo de Corta Distancia (Short Sea Shipping, SSS) en tráficos intracomunitarios en los que existe alternativa de carretera.

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. Habiendo transcurrido ya 7 años desde el lanzamiento del concurso, sólo un servicio (Gijón/Saint-Nazaire) comenzó su operación, no así aún el previsto desde Vigo.

Existe, sin embargo, en España, 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. Esto se recoge muy acertadamente en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2014 del Ministerio de Fomento.

Para apoyar al transporte marítimo como alternativa más sostenible en tráficos intraeuropeos de corta distancia y de cabotaje nacional, se propone:

- Servicios regulares de SSS: se debe facilitar la obtención de exenciones de practica (modificación de la Orden FOM 1621/2002, que regula las exenciones de practica). El practica es un servicio de asesoramiento técnico a los capitanes de buques para facilitar su entrada y salida de puerto y las maniobras náuticas dentro de éste, en condiciones de seguridad, por parte de un técnico experto de análoga titulación (Capitán de la Marina Mercante). Los armadores son los primeros en reconocer la necesidad de este servicio cuando el capitán del buque no disponga por sí mismo de una experiencia y conocimiento suficiente del puerto en cuestión. Sin embargo, como se reconoce en la generalidad de los países desarrollados, mientras los buques que escalan muy frecuentemente en un mismo puerto no necesitan el servicio de practica, son éstos, paradójicamente, los que soportan en mayor medida el coste del mismo. En febrero de 2012, sobre la base de un estudio presentado recientemente, la Comisión Europea ha lanzado una consulta pública sobre los procedimientos y condiciones para conceder exenciones en la Unión Europea. Enmarcada en esta iniciativa europea, sería el momento de flexibilizar la normativa española.
- 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 2014 y aprobación del correspondiente 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: dotar económicamente y poner en marcha el PITVI. Según los datos incluidos en el mismo, en 2011, de las mercancías que entraron o salieron de los puertos mediante transporte terrestre, el 94% lo hizo por carretera y sólo un 6% por ferrocarril. De estas cifras cabría extraer dos lecturas, ambas igualmente ciertas:

- a) En una planificación a largo plazo del sistema portuario y de la intermodalidad mar/tierra, es preciso tender a aumentar la proporción de carga que entra o sale de los puertos por ferrocarril. En este sentido, el PITVI contempla mejoras en los accesos ferroviarios a 11 puertos: Algeciras, Almería, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Castellón, Coruña, Ferrol, Marín, Sagunto y Sevilla.
- b) Ahora bien, en la realidad actual, de esas cifras se deduce que, salvo un 6% de excepciones, las mercancías actualmente salen y entran de nuestros puertos por carretera. Y eso quiere decir que a corto y medio plazo habría que poner el mayor énfasis posible en la mejora de los accesos por carretera. En algunos casos concretos, la necesidad de esta mejora es apremiante y el propio diagnóstico del PITVI reconoce situaciones de congestión preocupante que sólo se han aliviado por la fuerte caída de la demanda que se produce en la situación económica actual. En este sentido, el Plan contempla mejoras en los accesos por carretera a 15 puertos: Almería, Algeciras, Avilés, Barcelona, Castellón, Ceuta, Coruña, Gandía, Gijón, Huelva, Motril, Sevilla, Tarifa, Tarragona y Valencia.

## 2.5. TRANSPORTE FERROVIARIO

### 2.5.1. Transporte de viajeros.

En el transporte ferroviario de viajeros puede observarse un predominio muy importante del transporte de cercanías. Se produjo un incremento muy importante hasta el año 2006, seguido de una reducción desde entonces. Los datos del AVE, que no aparecen desglosados en las estadísticas del Ministerio de Fomento, demuestran una evolución positiva, aunque probablemente en relación a la ampliación de nuevas líneas de AVE.

#### TRANSPORTE DE VIAJEROS (Miles de viajeros)

PERIODO	TOTAL	CERCAÑÍAS	MEDIA DISTANCIA CONVENCIONAL	MEDIA DISTANCIA ALTA VELOCIDAD	ALTA VELOCIDAD Y LARGA DISTANCIA
2012	463.674	409.835	25.447	6.044	22.349
2011	468.003	412.679	26.423	6.070	22.831
2010	453.747	400.041	25.613	5.900	22.193
2009	466.658	411.298	26.611	5.652	23.097
2008	499.746	443.669	27.979	4.842	23.256
2007	506.621	456.673	27.775	3.576	18.596
2006	516.676	466.889	28.267	3.289	18.231
2005	505.447	458.091	27.585	2.064	17.707
2004	484.447	439.746	26.082	1.475	17.144
2003	491.645	446.048	26.778	1.534	17.285
2002	484.626	438.773	26.320	1.503	18.030
2001	466.800	420.950	26.234	1.505	18.111
2000	437.819	392.847	25.745	1.412	17.815
1999	418.917	375.038	24.818	1.344	17.717
1998	409.471	366.653	24.369	1.309	17.140
1997	395.223	354.357	23.945	1.277	15.644
1996	377.894	339.892	22.324	1.200	14.478
1995	365.503	328.651	21.390	1.100	14.362

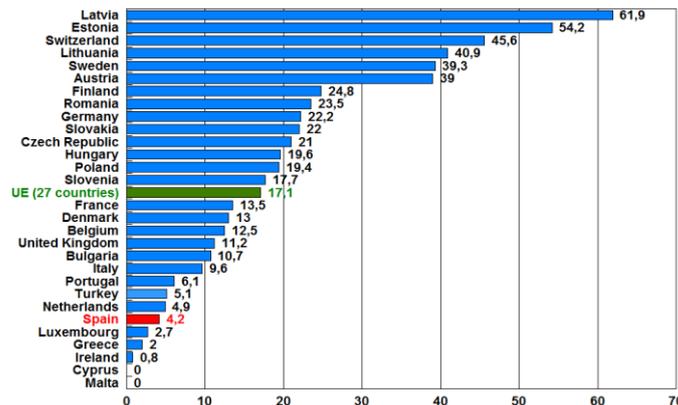
Fuente: Ministerio de Fomento.

Medios en competencia con el transporte ferroviario han acusado a RENFE OPERADORA de competencia desleal por reducir el precio de los billetes de AVE, tratándose de un medio de transporte subvencionado en gran parte.

Según la memoria de RENFE OPERADORA correspondiente al ejercicio 2011, durante ese año aparecía un importe a cobrar en concepto de compensación por obligaciones de servicio público de 262 millones para las cercanías, y 218 millones para media distancia. RENFE OPERADORA sufrió unas pérdidas, a pesar de esa compensación, de 335 millones.

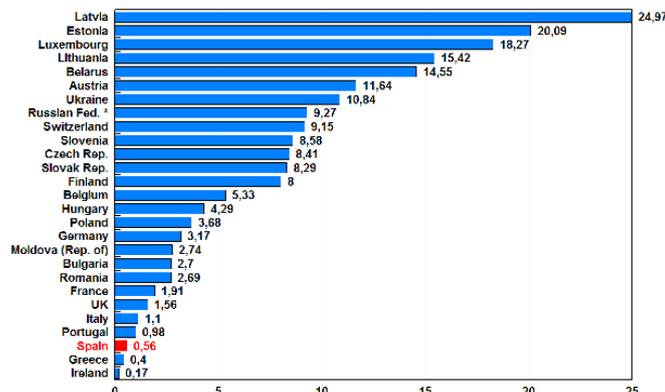
### 2.5.2. Transporte de mercancías.

El transporte de mercancías por ferrocarril se encuentra en estos momentos en una situación de claro estancamiento. En los datos comparativos de mercancías transportadas, el ratio de España se encuentra muy lejos de la media comunitaria. Así, mientras que en la Unión Europea se distribuyen por vía férrea el 17,1% del total de las mercancías transportadas (datos 2010), en España esta cifra se reduce hasta el 4,2% en el mismo periodo. Más concretamente, el volumen es de 0,56 toneladas por habitante/año, muy lejos de las 3,15 de promedio en la UE-27, siendo España uno de los países que menos utiliza este medio de transporte, tan sólo por delante de Grecia e Irlanda. El transporte ferroviario ha pasado de transportar un 10,3% en toneladas kilómetro en el año 1997 a hacerlo un 4,2%.



En toneladas transportadas por habitante nuestro país utiliza muy poco este medio: 0,56 toneladas por habitante y año, contra 3,17 en Alemania, 1,91 en Francia, 1,56 en UK y 1,10 en Italia.

En valor absoluto, por toneladas transportadas RENFE mercancías ha pasado de transportar 26.928 miles de toneladas en el 2003 a 17.074 en el 2012.



### TONELADAS TRANSPORTADAS

	Total		Nacional		Internacional	
	Miles Tm	% Var	Miles Tm	% Var	Miles Tm	% Var
2012	17.074	-1,46	14.206	-1,92	2.868	0,88
2011	17.327	7,86	14.484	6,87	2.843	13,22
2010	16.064	-3,01	13.553	-2,34	2.511	-6,48
2009	16.563	-24,76	13.878	-24,23	2.685	-27,39
2008	22.013	-11,02	18.315	-9,89	3.698	-16,18
2007	24.738	-0,73	20.326	-0,57	4.412	-1,45
2006	24.919	-2,37	20.442	-12,70	4.477	112,28
2005	25.524	-3,17	23.415	-0,46	2.109	-25,63
2004	26.360	-2,11	23.524	-2,64	2.836	2,53
2003	26.928		24.162		2.766	

Fuente: Ministerio de Fomento.

Los problemas de competitividad del transporte ferroviario de mercancías se deben principalmente a una mala gestión, tanto de RENFE OPERADORA como de ADIF.

RENFE OPERADORA infrutiliza el material rodante de mayor capacidad de carga. Ha adquirido recientemente más de 100 locomotoras de alta capacidad y vagones que permite una mayor carga, pero no ha ampliado su oferta para que sus clientes puedan aprovechar esa ganancia de productividad.

Los costes del uso del ferrocarril siguen siendo muy altos, por lo que se precisa pasar a una política agresiva de reducción de costes, tanto en RENFE OPERADORA como en ADIF, a fin de que los servicios sean más competitivos.

Los problemas de gestión deben resolverse a través de la privatización de ADIF, o al menos de su gestión. Es interesante la experiencia en la alemana DB con la creación de un Business Team en la gestión.

Debe, además, modificarse el sistema de contabilización y gestión de costes, tanto en Renfe OPERADORA como en ADIF. La gestión debe ir orientada al cliente en ambas sociedades. Asimismo, debe darse una mayor transparencia en las cuentas de RENFE.

Debe pasarse, por último, del actual esquema de tren unicliente, a trenes multicliente, multiproducto, multiorigen y multidestino, procediéndose a una supresión de los tráficos de media distancia que no alcancen un mínimo del 15% de demanda de viajeros.

### **3. FISCALIDAD ESPECÍFICA**

#### **3.1. TRANSPORTE POR CARRETERA DE VIAJEROS**

La fiscalidad en general, pero especialmente la energética, es clave dentro de un marco regulatorio adecuado para el desarrollo eficiente de la movilidad.

Una imposición energética diseñada de manera adecuada es uno de los instrumentos clave para la consecución de los objetivos de la Unión Europea y de España en materia de movilidad sostenible. Para que esto sea así, es necesario que:

- Se permita la internalización de los costes externos negativos que generan los diferentes modos de transporte.
- Se favorezca o perjudique en el menor grado posible al autobús frente a los demás modos de transporte menos eficientes en materia de movilidad sostenible, sean públicos o privados. En este sentido, y aun cuando la elasticidad-precio de la demanda de transporte en autobús es relativamente reducida (se estima en torno al -0,6) y sustancialmente inferior a la elasticidad-calidad, es necesario no renunciar a la palanca del mantenimiento de unas tarifas atractivas respecto a la alternativa del vehículo privado.
- Que parte de la recaudación generada se destine a financiación de infraestructuras y/o tecnologías limpias que incrementen la calidad de los servicios públicos de transporte de manera que constituyan una alternativa atractiva para los ciudadanos.

La discusión abierta en el seno de la Unión Europea a raíz de la propuesta de modificación de la Directiva 2003/96 sobre imposición de productos energéticos (DIE), junto el debate en torno a la financiación del transporte urbano, puede ser una buena oportunidad para una revisión del marco fiscal aplicable al transporte colectivo en autobús.

La propuesta de directiva establece un marco a medio plazo (de enero 2013 a enero 2023) para una imposición sobre la energía que supone un tratamiento homogéneo para los diferentes combustibles en base a su contenido energético y emisiones de CO<sub>2</sub>. En este sentido, es una propuesta razonable y que permite introducir señales de precios adecuadas en lo referente a consumo y a emisiones de CO<sub>2</sub>. Sin embargo, introduce un tratamiento discriminatorio del transporte en autobús frente a los modos ferroviarios que puede suponer, como se expone a continuación, un desincentivo al uso del transporte colectivo frente al vehículo privado, lo que es contrario a los objetivos de movilidad sostenible. Por ello, y de cara a que no suponga un freno para el cumplimiento de los objetivos de movilidad sostenible, sería conveniente que contemplara los siguientes aspectos:

- La inclusión del transporte de pasajeros en autobús entre los medios de transporte para los que los Estados podrán establecer exenciones en virtud del artículo 15, e) de la DIE. En la actualidad, este artículo contempla la posibilidad de que los Estados miembros apliquen exenciones totales o parciales a los productos energéticos y electricidad utilizados para el transporte de pasajeros y mercancías por ferrocarril, metro, tranvía y trolebús.
- En su defecto, la articulación de medidas compensatorias dentro de la fiscalidad nacional que ayuden a paliar la subida de costes.

La propuesta de modificación fiscal afecta especialmente al gasóleo y al gas natural, sin suponer necesariamente un incremento en la fiscalidad de la gasolina dado que el tipo actual aplicado en España es superior al tipo mínimo propuesto en la DIE. Atendido el peso del combustible sobre el total de los costes operativos, la modificación podría tener un impacto del 4% sobre los costes en el caso de los autobuses de gasoil y del 208% en el caso de los autobuses propulsados por gas natural.

La aplicación de esta nueva fiscalidad supondría, por tanto, un incremento sustancial de los costes operativos (y que se añadiría a los que se produzcan por el incremento del precio del combustible y de otros costes), lo que comprometería el equilibrio financiero de los operadores y la rentabilidad de las inversiones ya realizadas en flotas bajo el marco fiscal actual.

En la medida en que la penetración del gasoil y sobre todo del gas natural en el transporte en autobús es muy superior a la penetración en el vehículo privado, la introducción de la nueva fiscalidad podría perjudicar al transporte colectivo frente al uso del vehículo privado, lo que iría en detrimento de los objetivos de movilidad sostenible.

Por otro lado, la propuesta de Directiva reconoce a España la posibilidad de que las CC.AA. introduzcan recargos en la imposición energética de hasta el 15% respecto a los tipos nacionales. La introducción de este tipo de recargos vendría a agravar las distorsiones apuntadas anteriormente, por lo que debería de ser evitada o al menos vinculada únicamente al transporte privado.

Ligado a lo anterior, es reseñable la conveniencia de que las CC.AA. eliminen y/o no implanten el Impuesto sobre la Venta Minorista de Determinados Hidrocarburos (el llamado "céntimo sanitario") sobre el que la Comisión Europea se ha pronunciado en contra por considerar que: (1) el devengo del impuesto no se ajusta al del impuesto especial armonizado, puesto que no tiene lugar en el momento en que los productos dejan el último depósito fiscal sino en una fase posterior, cuando los productos en cuestión se venden al comprador en la gasolinera; y (2) en el artículo 3, apartado 2, de la Directiva 92/12/CEE se establece que cualquier otro impuesto indirecto sobre los hidrocarburos debe tener una «finalidad específica», y la Comisión entiende que en el caso del "céntimo sanitario" la finalidad es meramente de fortalecimiento presupuestario de las Comunidades Autónomas. El caso está pendiente de resolución por parte del Tribunal de Justicia Europeo.

CC.AA.	Céntimos € aplicados	Observaciones
Andalucía	4,8	No se devuelve
Asturias	4,0	No se devuelve
Cantabria	4,8	Devolución íntegra
Cataluña	4,8	No se devuelve
Castilla La Mancha	4,8	Devolución íntegra
Castilla y León	4,8	Devolución íntegra
Extremadura	4,8	Devolución 80%
Galicia	1,2	No se devuelve
Islas Baleares	4,8	Devolución íntegra
Madrid	1,7	No se devuelve
Murcia	1,2	Devolución íntegra
Navarra	2,4	Devolución íntegra
C. Valenciana	4,8	Devolución íntegra
No lo aplican: Aragón, Canarias, La Rioja y País Vasco.		

Más allá de la resolución final que adopte el Tribunal de Justicia Europeo en el caso concreto del "céntimo sanitario", la posición de la Comisión Europea apunta a la conveniencia de vincular la recaudación de impuestos relacionados con el transporte a la financiación del transporte público y/o de infraestructura o iniciativas vinculadas a la movilidad sostenible. Esa afectación contribuiría a la aceptación por parte de los ciudadanos de dichas cargas tributarias al establecer una relación directa y explícita entre esfuerzo fiscal y calidad del servicio de transporte colectivo.

### **3.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y LOGÍSTICA**

Durante los últimos tiempos, el transporte por carretera viene siendo objeto de una presión tributaria creciente (elevado número de impuestos, tasas y regulaciones a nivel local, autonómico, nacional y comunitario), basada en justificaciones de tipo medioambiental y dirigida, además de a saciar la creciente voracidad recaudatoria de los Estados, a una transferencia modal hacia medios claramente minoritarios.

Algunas de las atenuaciones de estas cargas impositivas que habían sido obtenidas por el sector tras muchos años, como el gasóleo profesional, están ahora en peligro como consecuencia de modificaciones de la normativa que las autorizaba o el final de los periodos transitorios que las establecían.

En este sentido, desde CEOE se considera que el pago por el uso de las infraestructuras debe ser objeto de análisis y debate, contemplándose las especificidades necesarias que salvaguarden los intereses y la competitividad de los sectores de actividad económica que se pudiesen ver afectados por esta medida.

Algunos ejemplos de esta presión tributaria, son los siguientes:

- Energética: la nueva Propuesta de Directiva sobre Imposición Energética resulta gravemente perjudicial para los intereses sectoriales porque supone la supresión del gasóleo profesional, un incremento importante de la tasación del gasóleo, ampliable en

un futuro según la evolución del precio del mercado de derechos de emisión del CO<sub>2</sub> y prevé unos límites superiores para España por motivos de ordenación territorial.

- Céntimo sanitario (IVMDH): la imposición irregular de este tributo, que parece vulnerar la Directiva sobre la Imposición energética actualmente en vigor, ha perjudicado gravemente la competitividad de las empresas.

En este sentido, numerosas empresas han presentado reclamaciones para obtener su restitución. En concreto, se ha solicitado la restitución a los perjudicados de las cantidades indebidamente cobradas hasta enero de 2013, fecha en la que el IVMDH se integra en el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos.

- Tipo autonómico de del Impuesto Especial sobre Hidrocarburos: se solicita la devolución total al transportista a través de la figura del gasóleo profesional, evitando así distorsiones en el mercado.

Por otro lado, se considera que el transporte por carretera no debe ser la fuente de financiación de otros modos, ni de otros sectores de actividad. Éste ya soporta una serie importante de impuestos ligados a su actividad, que compensan en gran medida sus costes externos.

Respecto a la fiscalidad de los combustibles, 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, al mismo tiempo que se debe contar con el compromiso del Gobierno y de las CC.AA. al respecto.

### **3.3. TRANSPORTE AÉREO**

#### **3.3.1. Incentivos fiscales.**

Se necesita restablecer incentivos fiscales para la renovación de flota, equipos y desarrollo industrial del sector cuando esta renovación repercuta en la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero.

En el artículo 39 del Real Decreto Legislativo 4/2004 de 5 marzo, se establecía la capacidad de deducción en el impuesto de sociedades por inversiones en instalaciones industriales. Durante un tiempo se estuvieron aplicando estas deducciones para las inversiones en motores de aviones más eficientes y que producían menos emisiones. Finalmente, tras una consulta, la Dirección General de Tributos, el 13 de marzo de 2007, concluía que "los aviones no tienen la consideración de instalación industrial", por lo que no era aplicable la deducción.

Debería adaptarse la legislación para restablecer la incentivación fiscal a la incorporación de equipos/motores que disminuyan la contaminación atmosférica y acústica.

#### **3.3.2. Home country rule en financiación de flota nueva.**

Es preciso eliminar la discriminación que sufren las compañías con Certificado de Operador Aéreo (AOC) español en materia de financiación para la compra de aeronaves por ser España país miembro de la construcción aeronáutica (consorcio Airbus).

La llamada "home country rule" es un pacto de caballeros, no escrito, por el que los países fabricantes de aeronaves de más de 100 plazas (EE.UU. para Boeing y Francia, Alemania, Reino Unido y España para Airbus) no pueden financiar sus ventas de aeronaves bajo las agencias de créditos a la exportación (las ECA's en Europa y la Exim Bank en EE.UU.) porque no se

considera exportación. También pretende evitar que EE.UU. subvencione ventas de Boeing en Europa y que Europa subvencione ventas de Airbus en EE.UU.

La posición de las compañías europeas afectadas ha sido que esta norma es injusta y anticompetitiva porque permite a las compañías aéreas en países no productores financiarse con préstamos avalados por el Estado. En el mercado reciente esto les ha permitido, primero garantizarse acceso a financiación para sus entregas de aviones cuando no hay liquidez y segundo, financiarse más barato que a través de préstamos comerciales normales.

### **3.4. TRANSPORTE MARÍTIMO**

En el sector marítimo, se conceden beneficios fiscales en la explotación (para favorecer el abanderamiento de buques en el Pabellón español), en la inversión (construcción naval) y de tipo laboral (principalmente en las cotizaciones en la Seguridad Social, como es el caso de los Armadores Españoles cuyos buques se encuentran inscritos en el Registro Especial de Canarias, que cuentan con una bonificación del 90%), además del Impuesto sobre el Tonelaje o Tonnage Tax.

#### **3.4.1. Registro Especial Canario (REC).**

Los registros especiales constituyeron en los años 80 y 90 la vía más rápida y eficaz para reducir los costes fiscales y de Seguridad Social, y flexibilizar el marco laboral aplicable a los tripulantes extranjeros, sin necesidad de modificar todo el marco jurídico nacional ordinario.

Esta posibilidad se hizo finalmente realidad en España en diciembre de 1992, mediante la disposición adicional decimoquinta de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y Marina Mercante. Así, se creó un Registro Especial en las Islas Canarias, cuyas características principales son:

- Pueden registrar en él sus buques armadores nacionales o extranjeros (se trata, pues, de un registro abierto). Es suficiente designar un representante en las Islas Canarias.
- El capitán y el primer oficial deben ser siempre nacionales de la Unión Europea (originalmente, españoles y, en la actualidad, comunitarios). Del resto de la dotación, al menos un 50% deben ser nacionales de la Unión Europea y el resto pueden ser extranjeros no nacionales de la Unión Europea, que pueden ser contratados en condiciones no sujetas a la legislación laboral española. Este porcentaje del 50% de extranjeros puede aumentarse caso a caso, cuando lo autorice el Ministerio de Transportes (ahora Fomento), aunque esta posibilidad no se ha utilizado hasta ahora.

Se establecen las siguientes bonificaciones:

- Cuota patronal a la Seguridad Social: bonificación del 90%.
- Impuesto sobre Sociedades: 90%.
- IRPF de los tripulantes: 50%.
- Impuesto sobre transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados: 100%.

#### **3.4.2. Construcción naval.**

Tax Lease: Varios países europeos conceden o han concedido bonificaciones fiscales a las personas físicas o empresas que inviertan en buques. Algunos lo han hecho a través de

Sociedades Comanditarias que canalizan los ahorros de inversores particulares. En estos esquemas, a las cantidades invertidas en buques, normalmente a través de una sociedad instrumental o "vehículo inversor" (KG, KS, AIE, etc.), se les concede un tratamiento fiscal análogo al de las cantidades invertidas en algunos Planes de Pensiones (es decir, se difiere el pago del Impuesto sobre la Renta durante el tiempo que dure la inversión). Este esquema se complementa en muchos casos con la posibilidad de amortización acelerada de los buques correspondientes.

En España, la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos (CDGAE) aprobó, en octubre 1997, un acuerdo que se llevó a la práctica más de un año después, mediante la Ley 50/1998, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (ley de "acompañamiento" de los Presupuestos Generales del Estado para 1999). Por medio de una nueva Disposición Adicional (XV) de la Ley del Impuesto de Sociedades, se estableció un mecanismo de incentivos fiscales, a través de la amortización acelerada de los buques (a razón de una amortización máxima del 35% anual), mediante inversiones canalizadas a través de Agrupaciones de Interés Económico (AIE). Estos incentivos fiscales fueron aprobados por la Comisión Europea como ayudas a la construcción naval, pues la norma española (muy desacertadamente) imponía la construcción en España o la Unión Europea y los declaraba incompatibles con las aún existentes Primas a la Construcción Naval.

Este sistema funcionó muy satisfactoriamente e hizo posible que los encargos de nuevas construcciones por empresas navieras españolas durante 2000 fueran los más elevados desde 1979.

Sin embargo, por haber sido aprobado por la Comisión como Ayuda a la Construcción Naval, en aplicación del Reg. 1540/98, a partir del 31 de Diciembre del año 2000 este sistema no se pudo aplicar a nuevos contratos. Los buques que fueron contratados sobre la base del mismo antes del 31.12.2000 se pudieron entregar hasta el 31.12.2003 (y, excepcionalmente, alguno en 2004).

En posteriores modificaciones de la LIS y de su Reglamento, se introdujo un sistema de incentivos fiscales parecido, conocido Tax Lease, por basarse en la figura del arrendamiento financiero (leasing). No obstante, estas modificaciones legales nunca fueron comunicadas a la Comisión Europea.

En junio de 2011, la Comisión comunicó a España la apertura de un procedimiento de ayudas de Estado por el citado Tax Lease. En noviembre de 2012, la Comisión autorizó expresamente a España un nuevo sistema, como compatible con las normas europeas sobre ayudas de Estado. El 19 de diciembre de 2012, se publicó en el BOE la Ley 16/2012, de 27 de diciembre, por la que se adoptan diversas medidas tributarias dirigidas a la consolidación de las finanzas públicas y al impulso de la actividad económica, que modifica el régimen fiscal previsto para los contratos de arrendamiento financiero, adaptándolo al nuevo sistema, aprobado por la Comisión.

El 17 de julio de 2012, la Comisión adoptó una Decisión en la que declaró no compatibles con el TFUE la aplicación del Tax Lease hecha por España entre 2002 y 2011, y determinó la devolución de las ayudas recibidas en virtud del mismo, en virtud de autorizaciones concedidas a partir de abril de 2007, por las Agrupaciones de Interés Económico que participaron en el mismo, y por sus inversores. Al mismo tiempo, declaraba expresamente que no procede reclamar devoluciones de los astilleros ni de los armadores participantes en el sistema.

### **3.4.3. Tonnage Tax.**

Este sistema, denominado tasa por tonelaje (tonnage tax) calcula el impuesto de sociedades no en función de los beneficios de explotación, sino del tonelaje de arqueo neto de la flota mercante operada por cada empresa. En realidad, es un método análogo al de tributación objetiva "por módulos" que en España se aplica a algunos sectores profesionales y trabajadores autónomos.

La Comisión Europea, en las Directrices de 1997, declaró compatibles con la normativa comunitaria los sistemas de Tonnage Tax que se estaban implantando en Europa, y cuyas características comunes son:

- Las empresas navieras pueden elegir libremente entre la fiscalidad ordinaria (Impuesto de Sociedades) o una tasa fija en función del tonelaje neto (Net Tonnage, NT) de su flota, independiente de sus beneficios.
- Si optan por la segunda, deben hacerlo por un periodo de tiempo relativamente largo y predeterminado, normalmente 10 años. Como excepción, en España se permite la renuncia al régimen, pero la empresa que la ejerce queda inhabilitada para volver al sistema de tonnage tax en los 5 años siguientes.
- Dicha tasa no depende del pabellón de los buques. Pueden adscribirse a este régimen tanto las empresas que explotan todos sus buques bajo pabellón nacional como las que explotan toda o parte de su flota bajo otros pabellones.
- Este sistema de tributación supone un importante incentivo a la inversión en el sector naviero, por no resultar gravado el posible beneficio obtenido de la venta del buque.

Aproximadamente la mitad de las empresas navieras españolas aplican este régimen.

En todo caso, el régimen fiscal aplicable a las actividades de transporte y logística debe tomar en consideración las especificidades del archipiélago canario, atendida su ultraperifericidad.

## 4. INFRAESTRUCTURAS

### 4.1. TRANSPORTE POR CARRETERA DE VIAJEROS

Lograr incrementar el trasvase modal hacia los modos públicos exige mejorar la calidad del servicio, y especialmente los aspectos relacionados con la velocidad comercial, regularidad e intermodalidad, mediante la inversión en carriles BUS-VAO de acceso a las grandes ciudades, y la mejora de estaciones e intercambiadores.

Si se atiende a las encuestas de calidad del servicio realizadas por el Ministerio de Fomento a los usuarios de las concesiones estatales de transporte interurbano se observa dos aspectos interesantes: (1) la gran importancia que los usuarios otorgan a la puntualidad en los horarios de llegada (siendo el primer factor por delante del confort de los autobuses o de la relación calidad-precio); y (2) la reducida puntuación que sistemáticamente otorgan a aspectos relativos a la calidad de las estaciones (correspondencias con otras líneas, información, señalización, conservación y limpieza).

Por otro lado, algunos estudios constatan que la demanda muestra una sensibilidad a la calidad del servicio vinculada con el tiempo de viaje muy elevada y superior a la elasticidad-precio (-2,1 frente a -0,6 de la elasticidad-precio),<sup>9</sup> lo que viene a señalar que el factor calidad es, dado el nivel de tarifas existentes, mucho más relevante a la hora de determinar la demanda de transporte colectivo en autobús frente al vehículo privado de lo que lo es el nivel de tarifas.

A la vista de estos datos, parece que es clara la importancia de focalizar las inversiones en aquellas actuaciones que favorecen la velocidad comercial y regularidad del servicio al reducir la congestión y en la mejora de las estaciones e intercambiadores.

#### 4.1.1. Transporte urbano de viajeros.

En los 153 municipios que cuentan con servicio urbano se han registrado un total de 1.854 líneas urbanas, lo que supone una media de algo más de 12 líneas, con un número total de paradas que asciende a 49.189. Las 1.854 líneas registradas son mayoritariamente (un 86,1%) diurnas. El resto son nocturnas (un 8,1%) y especiales (un 5,9%).

La suma de las longitudes de red de los 85 municipios para los que se ha podido recoger esta información es de 10.444,6 Km., lo que supone una media de red de unos 123 Km. Si tenemos en cuenta una media de 10,4 líneas diurnas, la longitud-red media de cada línea es de unos 12 Km. por línea (ida+vueltas).

#### 4.1.2. Carriles BUS-VAO en los principales ejes de acceso a las grandes ciudades.

La conveniencia de la construcción de carriles BUS-VAO de acceso a las grandes ciudades fue reconocida en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) como una de las prioridades en materia de transporte urbano e interurbano. Su papel es clave como herramienta de reducción de la congestión (y sus consiguientes costes en términos de horas perdidas y de externalidades negativas) en los corredores de entrada a las grandes ciudades. Coste que asciende a más 1.300 millones de euros al año, tal y como recoge los estudios realizados por el RACC para las cinco de las principales ciudades españolas (sin incluir costes externos adicionales como los derivados de la contaminación local, ruido, accidentes, etc.).

<sup>9</sup> Para un análisis reciente de la elasticidad-precio y elasticidad-calidad de diferentes modos de transporte de media y larga distancia ver Martín, C. y Nombela, G (2008): "Impacto de los nuevos trenes AVE sobre la movilidad". *Revista de Economía Aplicada*. Nº 47, 5-23.

	<b>Usuarios afectados/día</b>	<b>Horas perdidas (M horas/año)</b>	<b>Coste congestión (M€/año)</b>
Madrid	718.816	81,2	839
Barcelona	515.014	26,2	384
Valencia	48.000	3,8	44
Sevilla	70.000	6,6	66
Bilbao	60.000	2,0	41
<b>Total</b>	<b>1.411.830</b>	<b>120,0</b>	<b>1.374</b>

Fuente: RACC.

Sin embargo, a pesar de los elevados costes derivados de la congestión y de la eficacia y eficiencia de los BUS-VAO como herramienta de mejora de la movilidad interurbana y de la relativa a los autobuses de largo recorrido, salvo el caso del carril BUS-VAO de la A-6 de acceso a Madrid, este tipo de infraestructuras no se ha llevado a cabo.

Precisamente, la experiencia del BUS-VAO de la A-6 es un ejemplo de la eficacia de estas infraestructuras como herramientas para incentivar el uso del transporte colectivo:

- Tras su puesta en marcha, el porcentaje de viajeros que accedía a Madrid en autobús pasó del 23,5% en 1991 al 36% en 2007, con los consiguientes efectos positivos, no sólo por la reducción de los problemas de congestión, sino también de ahorros por menores externalidades negativas, tanto en el propio recorrido como para el conjunto de la ciudad de Madrid al reducirse el tráfico de vehículos privados en el interior de la misma.
- Se produjo una reducción media del 43% en el tiempo de trayecto y, por tanto, una importante ganancia en términos de productividad pues ese tiempo “perdido” puede emplearse en actividades generadoras de valor añadido.
- Por otro lado, los autobuses interurbanos que circulan por este carril cuentan con el triple de ocupación que los que circulan por la calzada general, lo que supone un incremento de la eficiencia en el uso del transporte público y, por tanto, una reducción de los recursos públicos destinados a la cobertura de este servicio público.

El análisis coste-beneficio muestra la rentabilidad social de este tipo de infraestructuras. A modo de ejemplo, un estudio llevado a cabo por la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid y el Consorcio de Transporte de Madrid estimaba que el coste del desarrollo de carriles BUS-VAO en todos los corredores de acceso a Madrid ascendería a 1.000 millones de euros (a razón de entre 100-300 millones por plataforma).<sup>10</sup> Estos costes podrían ser sustancialmente inferiores si el proyecto se articulara no sobre la construcción de nuevos carriles, sino sobre la reorganización de la infraestructura existente. Así, no se debe de olvidar que un carril BUS-VAO consiste en una simple banda roja pintada en la calzada.

Partiendo de los datos sobre usuarios de estos viales afectados por problemas de congestión (495.248 usuarios/día y 128,76 millones al año si se tiene en cuenta sólo los días laborales)<sup>11</sup>, el tiempo perdido derivado de estos problemas de congestión (más de 29 millones de horas/año), y suponiendo que se replican los resultados en términos de reducción del tiempo de trayecto y de trasvase modal que los obtenidos en el caso del BUS-VAO de la A-6, es posible llevar a cabo un análisis coste-beneficio de la puesta en marcha de estas infraestructuras. Los ahorros en términos de tiempo ascenderían para el conjunto de los viales a 7,9 millones de horas/año que

<sup>10</sup> A-1 hasta San Sebastián de Reyes, A-2 hasta Alcalá de Henares, A-3 hasta Arganda del Rey, A-4 hasta Valdemoro, A-42 hasta el hospital de Parla y A-5 hasta Móstoles y la prolongación del carril de la A-6 hasta Villalba.

<sup>11</sup> RACC (2009): “La congestión en los corredores de acceso a Madrid”.

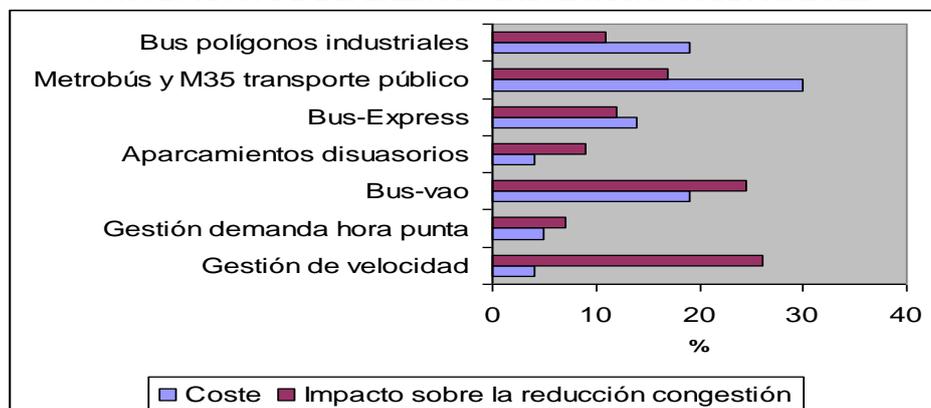
valoradas a salario bruto medio supondría un ahorro de 117,3 millones de euros/año, que representa un 11,7% del total de la inversión. Por otro lado, las menores externalidades negativas por la sustitución del vehículo privado por el autobús junto con un ahorro de combustible de 24,4 millones de litros al año, supondría un ahorro adicional de 51,09 millones de euros/año. Teniendo en cuenta la totalidad de beneficios generados por la infraestructura, e incluso en el escenario de alternativa de inversión más elevada, la inversión se recuperaría en un plazo de 5,9 años, tal y como se recoge en la siguiente tabla.

<b>Coste-beneficio de la extensión de las plataformas BUS-VAO a la totalidad de radiales de acceso a Madrid</b>	
1. Coste de construcción total (M€)	1.000
2. Valor tiempo ahorrado (M€/año)	117,3
<b>Ahorro tiempo/coste</b>	<b>11,70%</b>
3. Externalidades evitadas (M€/año)	19,6
4. Ahorro combustible (M€/año)	31,5
<b>Beneficios anuales totales (2+3+4)/coste</b>	<b>16,80%</b>
<b>Plazo de recuperación (años)</b>	<b>5,9</b>

Por otro lado, y siguiendo con el ejemplo de Madrid, el coste por usuario potencialmente beneficiario de este tipo de infraestructuras es relativamente reducido. Así, si se tiene en consideración que el número de usuarios diarios (tanto de transporte público como en transporte privado) afectados por problemas de congestión en esas vías es de más de 128,76 millones/año y se aplica un periodo de amortización de la inversión de 15 años, el coste por usuario potencialmente beneficiario del plan de extensión de las plataformas BUS-VAO anteriormente descrito sería de 0,51€/usuario. Por poner en contexto esta inversión, el coste por viaje de la red de alta velocidad Madrid-Valencia, de la que se benefician al año 3,5 millones de viajeros, sería, bajo esos mismos supuestos de amortización, de 122€/trayecto.

Otro análisis interesante a llevar a cabo es comparar la contribución de diferentes actuaciones públicas a la reducción del problema de la congestión y los costes asociados al desarrollo de las mismas. Volviendo al caso de Madrid, un estudio llevado a cabo por el RACC para diferentes actuaciones propuestas, muestran que la contribución a la reducción de la congestión de la alternativa de BUS-VAO es un 26% superior a su coste relativo, mostrando una relación coste-beneficio superior al de otras iniciativas propuestas, tal y como se recoge en el siguiente gráfico.

#### **PARTICIPACIÓN EN EL COSTE Y CONTRIBUCIÓN A LA REDUCCIÓN DE LA CONGESTIÓN DE DIFERENTES INICIATIVAS PARA MADRID**



Fuente: RACC (2009), "La congestión en las carreteras de acceso a Madrid".

A la vista de todo lo anterior, parece evidente que la construcción de este tipo de infraestructuras planificadas para los restantes ejes de entrada a las grandes ciudades contribuiría, sin duda, a incentivar el uso del autobús y a reducir costes de congestión y externalidades negativas, siendo una inversión con una rentabilidad social superior al de otras infraestructuras e iniciativas públicas de transporte.

#### **4.1.3. Plan integral de renovación de estaciones.**

Como se ha señalado anteriormente, las encuestas de satisfacción de los usuarios de autobús muestran sistemáticamente una baja valoración de las estaciones de autobús. En este sentido, y de cara a incrementar la calidad percibida, es necesario llevar a cabo actuaciones de renovación de las mismas para adecuarlas a las nuevas necesidades de la demanda en términos de servicios de seguridad, gestión de andenes, accesibilidad para personas de movilidad reducida, etc.

Este plan de renovación es la réplica necesaria en el transporte interurbano en autobús del Plan de Modernización de Estaciones llevado a cabo por RENFE entre junio de 2009 y marzo de 2011, y que contó con una aportación del Estado de más de 64,5 millones de euros.

Se debería cubrir, al menos, la renovación de las estaciones de autobuses de las capitales de provincias y de los núcleos de población de más de 100.000 habitantes que sean nodos de comunicación vertebradores de sus respectivos territorios. Las estaciones potencialmente beneficiarias de este plan sumarían un total aproximado de 60.

En términos de potenciales beneficiarios, éstos podrían superar los 650 millones al año, un 20% más que los usuarios de los servicios ferroviarios interurbanos.<sup>12</sup> Por otro lado, y mientras en el caso de las estaciones de ferrocarril el tren no es nunca la única opción disponible de transporte colectivo, en el caso de muchos municipios, el servicio de autobús sí es esa única alternativa al vehículo privado, por lo que, desde el punto de vista de la necesidad y rentabilidad social, el plan de modernización de estaciones de autobuses es aún más urgente, si cabe, que el llevado a cabo en las estaciones ferroviarias.

#### **4.1.4. Impacto de esas inversiones sobre la actividad económica, el empleo y la recaudación fiscal.**

Las inversiones propuestas en carriles BUS-VAO y estaciones, además de los efectos positivos en términos medioambientales, sociales y económicos derivados de la promoción de una movilidad más sostenible contribuyente a la eficiencia y competitividad de la economía, generan un impacto positivo en términos de generación de actividad económica, empleo y retornos fiscales.

En este sentido, se estima que cada millón de euros invertido en este tipo de infraestructuras:

- Genera 840.000€ en valor añadido.
- Crea 17,7 empleos.
- Proporciona a las arcas públicas un retorno fiscal de más de 300.000 euros por las diversas bases impositivas (IVA, IS, IRPF y Cotizaciones Sociales, fundamentalmente).

Estos efectos se producirían durante la fase de construcción de las infraestructuras, debido a la actividad directa de las empresas implicadas en su realización y la actividad indirecta de las empresas suministradoras de las anteriores (materiales, equipos y servicios de todo tipo). Una

<sup>12</sup> Según datos de la Estadística de Transporte de Viajeros del INE.

vez en operación, dichas infraestructuras seguirán produciendo efectos económicos en forma de servicios de movilidad, y asegurando empleo, salarios, beneficios y recaudación fiscal durante todo el periodo de su vida útil por los servicios de mantenimiento de las mismas.

#### **4.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y LOGÍSTICA**

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, dedicaba 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. A su vez, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) sigue marginando las inversiones en carreteras.

Las infraestructuras representan la estructura material necesaria para la ejecución de las operaciones físicas de las cadenas de suministro.

Dado el elevado coste de su construcción y mantenimiento, ha sido -fundamentalmente- la iniciativa pública la que ha venido abordando la creación de este tipo de infraestructuras. La descentralización del estado mediante el desarrollo autonómico y la constante búsqueda de financiación por parte de los Ayuntamientos, ha traído como resultado un desarrollo de las infraestructuras descoordinado y desequilibrado, bajo una perspectiva de país.

En este sentido, CEOE aboga por una visión más global que posicione a España dentro de los flujos de transporte y logísticos mundiales aprovechando su privilegiada posición geográfica.

Se precisan unas infraestructuras y logística desarrolladas bajo esa visión que potencie la competitividad del todo, frente a una brutal competencia entre regiones por los mismos mercados. Se deben definir prioridades, especializaciones y desarrollos adecuados que primen la visión de conjunto sobre las individuales.

Como criterio básico, las infraestructuras se deben construir alrededor de la demanda real de las mismas, debiendo su desarrollo someterse a criterios de sostenibilidad (medioambiental y económico). Igualmente, es deseable el desarrollo de fórmulas mixtas que permitan el acceso de la iniciativa privada en la construcción de las infraestructuras.

Asimismo, 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, al tiempo que se acompañan de medidas que optimicen los vehículos en vacío, otros medios de transporte, etc., porque de otra manera no será posible reducir la intensidad del tráfico.

Igualmente y también con carácter urgente, 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.

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.

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

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 y operadores logísticos, 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, las navieras deben poder operar libremente los procesos de carga y descarga, sin las rigideces actuales a las que están sometidas por la estiba y desestiba.

En concreto, dentro del ámbito de las infraestructuras vinculadas con la actividad del transporte por carretera y la logística se contemplan:

#### **4.2.1. Aeropuertos.**

El desarrollo de la carga aérea se circunscribe a unas exigencias de tiempos y/o productos que soportan los costes adicionales del transporte aéreo. España está muy por detrás de los principales países europeos, si bien dispone de las bases para construir sobre ellas un potente comercio de carga.

Así, el aeropuerto de Barajas está acusadamente infrautilizado para la carga aérea como demuestra cualquier comparativo con aeropuertos europeos similares y con ratios de pasajeros equivalentes. Las posibilidades de Barajas como punto de hub y de origen/destino de mercancía aérea están por explorar. Y lo mismo cabe decir del Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

Según el Foro Madcargo, los principales obstáculos para el desarrollo de Barajas, en particular, y de los aeropuertos españoles son:

- El elevado coste de las tasas.
- El modelo de gestión, ahora en proceso de cuestionamiento y que podría llevar a la parcial privatización de AENA y a la posible descentralización del modelo con transferencias a las comunidades autónomas.

Se deben abordar ambos aspectos para hacer de los aeropuertos españoles un foco de competitividad y atracción de cargas.

- Los operadores de transporte urgente con compañías aéreas y flota de aviones propias (llamados "integradores") proporcionan servicios de entrega de envíos al día siguiente,

envíos que requieren que sean objeto de transportes nocturnos por vía aérea y que se clasifiquen de noche. Dado que la disponibilidad de las entregas al día siguiente es vital para la competitividad de las empresas europeas, la interrupción de los servicios urgentes nocturnos tendría un efecto negativo en la competitividad de la Unión Europea. Se ha de tener en cuenta que los integradores están invirtiendo en importantes y costosas medidas encaminadas a reducir el impacto de sus operaciones aéreas nocturnas sobre las poblaciones que rodean a los aeropuertos en los que operan, incluyendo la renovación de la flota y la remodelación de los procedimientos operativos.

- Los operadores de transporte urgente consideran que debe liberalizarse al máximo los servicios de asistencia en tierra (handling), así como evitar restringir el concepto de autohandling como lo hace la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión Europea y por el que se deroga la Directiva 96/67/CE del Consejo. En este sentido, la referida Propuesta de la Comisión excluye del autohandling la situación en que se encuentra una empresa (groundhandler) cuando es controlada por la misma matriz que la compañía aérea usuaria del aeropuerto (es decir, que pertenecen al mismo grupo de empresas). Igualmente, conforme a la definición de la Comisión, un operador de transporte urgente tendría prohibido el autohandling de un avión que estuviera totalmente dedicado a su propia red pero que es operado por un subcontratista (p. ej. un avión lleno de carga y correo "expres" y aparcado al lado del propio avión del integrador). Por otra parte, en las licitaciones para prestar los servicios de handling deberían convocarse concursos separados para el handling de pasajeros y para el handling de carga, de tal forma que se incentive la especialización y se evite incurrir necesariamente en inversiones en maquinaria y otros bienes que difícilmente podrán amortizarse por su escaso uso.
- Las tarifas aéreas en España tienen que reducirse a niveles de los aeropuertos de su propio entorno. No se percibe en AENA AEROPUERTOS una estrategia en tasas aeroportuarias orientada al desarrollo de las operaciones cargueras, en particular, en los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat. Es preciso un ajuste de las tasas aeroportuarias que responda a una estrategia en la que se tenga en consideración las aeronaves cargueras de largo recorrido, buscando un posicionamiento competitivo con otros aeropuertos europeos. En este sentido, deberían suprimirse las tasas de escala por kilogramos para carga en conexión entre aeronaves de la misma o de diferente compañía aérea, como sucede en todos los Estados miembros de la Unión Europea en donde no existen tales tasas.
- Es preciso un análisis detenido de la cadena logística en operaciones cargueras, buscando la eliminación de procesos que ralentizan los plazos de operación de las aeronaves cargueras en los Aeropuertos, en particular en los Aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat. En este sentido, en éste, si bien inicialmente las operaciones se optimizaban por el hecho de estacionar las aeronaves frente a las naves correspondientes en la terminal de carga, minimizando así los flujos de acarreo de la mercancía desde la aeronave hasta la nave, la prohibición de movimientos en las rampas 5 y 6 en horario nocturno, desplazando así a la rampa 7 a las aeronaves, supone una penalización en tiempo/coste por las distancias adicionales a transportar las mercancías. Igual penalización supone el hecho de que la gasolinera se encuentre excesivamente lejos de la zona de carga, lo que conlleva costes de personal, combustible y desgaste de equipos.

En este sentido, se propone:

- Un modelo de gestión racional que abarate los costes y permita disminuir las tasas atrayendo tráfico.
- Potenciación de las infraestructuras logísticas aeroportuarias, de modo que el cambio de modo avión-carretera o viceversa pueda hacerse de la manera más rápida y económica posible.
- Racionalización de los procesos de seguridad, buscando un equilibrio entre la operatividad de los procesos y la exigencia de prevenir ataques a las redes logísticas o ataques usando las redes logísticas. El Estado debe asumir sus competencias en materia de seguridad y no debe descargar en los operadores aéreos la responsabilidad en todos los casos en los que son necesarias la implantación de medidas de seguridad. Tampoco debería ser obligatorio para los operadores de transporte y compañías aéreas contratar a empresas de seguridad privada. En este sentido, se ha de modificar la normativa de seguridad privada y permitir que en el ámbito de la seguridad aérea, dada su especialidad, puedan ser empleados de los propios operadores aéreos, debidamente capacitados, los que puedan efectuar controles de seguridad de las mercancías, como ocurre en la mayoría de los Estados miembros de la Unión Europea.
- La Administración no puede partir de la hipótesis de que las cuentas de resultados de los operadores aéreos de carga deben soportar todas las inversiones que los cambios normativos en materia de seguridad exigen.
- Potenciación de las inversiones en tecnología para la mejora de los procesos aeroportuarios: mejoras en seguridad y sostenibilidad de los modos de transporte.

#### **4.2.2. Puertos.**

En relación con las infraestructuras portuarias, se viene observando cómo los puertos españoles han ido desarrollando y sumando oferta que añadir a la tradicional de los puertos de Algeciras y Barcelona. Por su parte, los puertos de Cartagena, Huelva, Tarragona, Valencia, La Coruña, Vigo, Gijón, Santander y Bilbao se han convertido en puertos importantes y han contribuido al desarrollo del "hinterland" asociado a ellos mediante puertos secos y otras infraestructuras logísticas ligadas al tráfico de mercancías, contenerizadas o no, que a ellos llegan.

Sin embargo, dada la descentralización de la gestión de los puertos, existe una creciente competencia de los puertos españoles entre sí en los mercados internacionales. Al mismo tiempo, otros puertos cercanos están llevándose tráfico por unos menores costes laborales (Tánger frente a Algeciras).

Por ello, se propone en este ámbito:

- Especializar los puertos en función de los tráfico.
- Fomentar la competitividad de los puertos.
- Comercialización de los puertos españoles en los mercados internacionales como un todo, con los distintos puertos complementándose entre sí en una oferta coherente y armonizada.
- Conectar los puertos con los hinterland en función de la demanda, estableciendo puertos secos y estructuras intermodales eficientes en función de la misma.

#### **4.2.3. Carreteras.**

La carretera es el medio de transporte por excelencia. No sólo en España, sino también en el resto de Europa. Su coste y flexibilidad, su capilaridad, han hecho de la carretera el medio preferido por clientes y operadores, por los propietarios de las cadenas de suministro.

Actualmente, los problemas derivados del transporte por carretera (coste de construcción y mantenimiento de vías, congestión, consumo de energías fósiles, contaminación) han puesto el punto de mira sobre este modo de transporte.

En cuanto a las infraestructuras en sí, aparte del criterio vertebrador que puedan tener las mismas, desde un punto de vista empresarial, se deben fomentar los corredores de mercancías vinculados a la demanda.

Por otro lado, las Administraciones pueden y deben hacer mucho en la integración de elementos inteligentes (ITS) que contribuyan a facilitar información en tiempo real sobre condiciones de tráfico, meteorológicas, o de incidencias de las redes de carreteras a fin de conseguir una circulación más fluida y segura. Esta información debe integrarse en los vehículos y se deben desarrollar los sistemas de interconexión infraestructura-vehículo y vehículo-vehículo. En este sentido, en abril de 2012 se ha publicado un Real Decreto para la incorporación al sistema jurídico español de la Directiva 2010/40 de la Unión Europea sobre Sistemas Inteligentes de Transporte. Debe abogarse por una pronta implantación de estos sistemas pues su contribución a una mejor movilidad y reducción de accidentes es muy importante.

Igualmente, se debe trabajar en el desarrollo de áreas de servicio y descanso que sean seguras y estén dotadas de los medios adecuados que puedan minimizar los riesgos a que se exponen mercancías, vehículos y conductores.

#### **4.2.4. Vías férreas.**

En el transporte ferroviario se encuentran dos componentes a sincronizar:

- La infraestructura: habitualmente, impulsada por las Administraciones Públicas. Deben responder, en lo que a mercancías se refiere, a la demanda real, por lo que es necesario un estudio global, a nivel país, de los flujos internos y de importación-exportación de mercancías que determine las exigencias de vías férreas y sus características (plataformas intermodales, anchos de vía). El resultado de este estudio deberá validar la necesidad de infraestructuras a potenciar y desarrollar.
- Los operadores: es necesario profundizar en la liberalización y hacer que ésta sea verdadera y real para que el entorno sea realmente competitivo y se puedan llevar los precios y los niveles de servicio a lo que el mercado demanda. No es correcto, sin embargo, potenciar un modo de transporte a costa de penalizar los otros, sino que cada modo debe demostrar su competitividad atendiendo a la demanda de los mercados.

Las cadenas de suministro apostarán siempre por aquellos modos de transporte que posibiliten el desplazamiento físico de las mercancías en las mejores condiciones de servicio (no necesariamente la velocidad máxima es una premisa siempre) y de precio y trazabilidad. Por tanto, como se indica en los anteriores párrafos, la apuesta por el ferrocarril vendrá cuando la infraestructura viaria responda a los corredores de mercancías demandados y cuando los operadores posibiliten el desarrollo comercial de los corredores a través de una oferta verdaderamente liberalizada y dotada de las tecnologías necesarias para interconectar el ferrocarril con otros modos (aéreo, marítimo y carretera) de manera eficiente, posibilitando la

correcta trazabilidad de las mercancías cumpliendo con las exigencias de servicio de los clientes.

#### 4.2.5. Comodalidad.

La comodalidad es el resultado del funcionamiento eficiente de todos los modos de transporte correctamente interconectados y respondiendo a las demandas de los clientes.

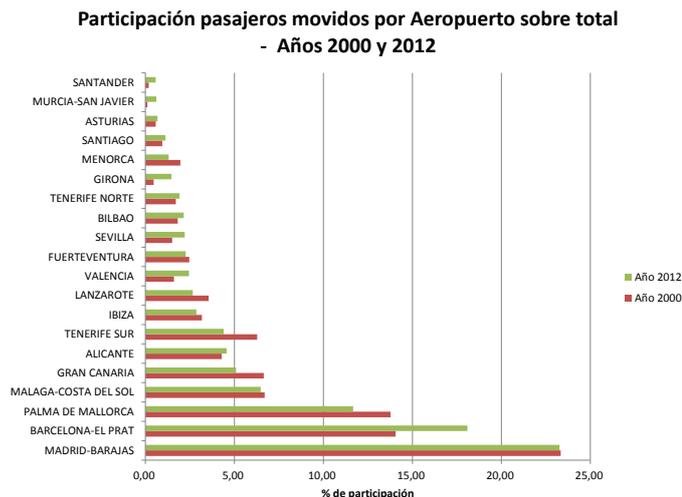
Es por ello que debe defenderse el uso racional de los modos en función de su mayor eficiencia y calidad de servicio. Por eso, siempre se apostará por el modo o combinación de modos que favorezca una mayor eficiencia de la cadena.

Para favorecer la intermodalidad, además de la eficiencia de los modos, la clave son las estaciones de cambio de modo. Estas importantísimas infraestructuras deben funcionar en las mejores condiciones posibles, y se debe apostar por una infraestructura intermodal de carácter nacional, ubicándolas en las regiones adecuadas en función de los flujos de demanda.

#### 4.2.6. Centros logísticos y de transporte.

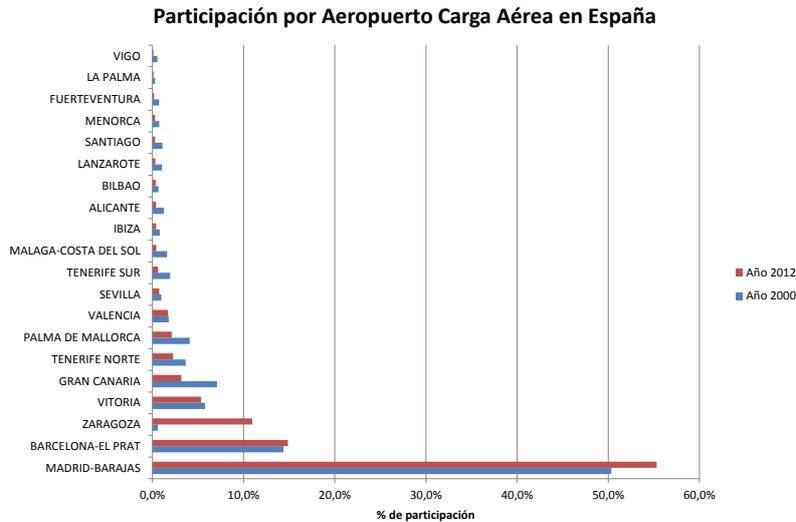
Al igual que las estaciones de cambio modal, los centros logísticos y de transporte deben concebirse más allá de los intereses de ayuntamientos (interesados en el desarrollo urbanístico de suelo industrial, principalmente) y regiones (que en ocasiones aportan visiones parciales de los flujos de demanda para justificar la ubicación de grandes nodos logísticos regionales). La eficiencia de los modos de transporte, incluida la carretera, en un país del tamaño del nuestro y con los puntos principales de consumo muy identificados, es la que debe motivar a la iniciativa privada a determinar y construir estos grandes centros. Desde las administraciones se deben apoyar estas decisiones en un marco de libre competencia.

### 4.3. TRANSPORTE AÉREO



Fuente: AENA y elaboración propia.

AENA gestiona en España 47 aeropuertos y dos helipuertos. 20 aeropuertos atienden al 96% de los pasajeros y los otros 29 el 4% restante.



La concentración del tráfico de mercancías es mucho más acusada que la de pasajeros. Diez aeropuertos concentran el 97% de la carga aérea que se mueve en España.

El aeropuerto de Madrid-Barajas aporta el 55% del tráfico, seguido del de Barcelona-El Prat con el 15%.

El funcionamiento y desarrollo eficiente de las infraestructuras exige introducir mejoras en la estructura y gestión del espacio aéreo; asegurar criterios de calidad en los servicios de navegación aérea; favorecer la intermodalidad avión-AVE en los aeropuertos de mayor tráfico (Madrid y Barcelona) priorizándose en los que se realizan funciones de hub (Madrid); y garantizar la competitividad de las tasas aeroportuarias:

#### **4.3.1. Optimización del espacio aéreo español y Cielo Único Europeo.**

Los beneficios económicos derivados de la optimización del espacio aéreo son tan notables (ahorro de combustible; reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, retrasos y tiempos de vuelo; mejora de conexiones; optimización de aviones y tripulaciones...) que requieren una implantación acelerada. Y todo esto, planteado desde dos perspectivas que convergen:

- La optimización del espacio aéreo español, a través de acciones como:
  - a) Mejorar la funcionalidad de nuestro espacio aéreo, lo que requiere mejorar la colaboración controladores/tripulaciones y recuperar los tiempos bloque, eliminando esperas en vuelo y en tierra.
  - b) Avanzar en la recuperación de aerovías directas, todavía algo influidas por zonas reservadas para operaciones militares. Considerar el espacio por encima de 24.500 ft como "zona de vuelo libre" eliminando la estructura de aerovías.
  - c) Reestructurar los dos TMA's más importantes: Madrid y Barcelona.
  - d) Implementar sistema de mejora de gestión de secuencia de arribadas (AMAN).
  
- Implantación definitiva del proyecto del Cielo Único Europeo (SES).

La Comisión Europea aprobó en junio un nuevo paquete legislativo que refuerza el papel del Ejecutivo comunitario en el desarrollo y despliegue del SES, establece la necesidad de independencia de los proveedores de servicios respecto a las autoridades supervisoras y refuerza también las competencias de Eurocontrol en su calidad de Gestor de la Red. El paquete aprobado establece igualmente que los planes y objetivos de los bloques funcionales de espacio aéreo (FAB) cumplan con los objetivos fijados a nivel europeo.

La fragmentación del espacio aéreo europeo provoca retrasos innecesarios e ineficiencias significativas que limitan la movilidad y producen un aumento de tarifas. La implantación definitiva del SES permitirá ahorros de entre el 6 y el 12% en el consumo de carburante (5 millones de toneladas/año), reducirá a 9 los más de 60 controles aéreos actuales, los tiempos de vuelos y el impacto medioambiental en un 10% (se estima una reducción de emisiones de 16 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>/año). La CE estima en 8.000 millones €/año el coste de la prestación de servicios de navegación aérea.

Urge el funcionamiento real del Bloque Funcional South West: España-Portugal para acabar con las actuales ineficiencias.

España debe apoyar en el ámbito europeo que se habilite la financiación necesaria para el SESAR, la herramienta tecnológica imprescindible para que el Cielo Único Europeo sea una realidad. Es vital para la industria mantener las fases de desarrollo previstas, un retraso o desincronización de diez años en la fase de su despliegue podría generar en la UE un impacto negativo en el PIB de 150.000 millones de euros y una pérdida de eficiencia energética calculada en más de 150 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> (CESE).

#### **4.3.2. Criterios de calidad para los servicios de navegación aérea y compensaciones automáticas para los operadores.**

En la prestación de Servicios de Navegación Aérea, ocasionalmente, se producen mermas de calidad del servicio, que pueden llegar a ser muy importantes, como ha ocurrido en España en 2010 y 2011. Esto se traduce en retrasos e incremento en los tiempos de vuelo, que suponen notables pérdidas económicas para los operadores e inconvenientes crecientes para los pasajeros. Dado el carácter de "monopolios naturales" que tienen en general estos servicios, la Comisión Europea exige compromisos de calidad en la prestación de los mismos a los Estados miembros, en el marco del proyecto de Cielo Único. En esa misma línea, AENA debería comprometer que el parámetro de minutos de retraso por vuelo operado figure desde 2013 en los niveles medios de los cinco países de nuestro entorno, de manera similar a las tasas de navegación. El compromiso alcanzado por AENA para 2014 se sitúa en 0,5 minutos de retraso por vuelo, compromiso alejado sin embargo de la recomendación hecha por Eurocontrol a España de situarlo en 0,31 minutos.

Adicionalmente, se deberían fijar compensaciones económicas para determinados niveles de incumplimiento de los niveles de servicio, como ya ocurre en algunos países europeos (NATS-Reino Unido...).

#### **4.3.3. Intermodalidad en los aeropuertos de Barajas y El Prat.**

Las dos mayores inversiones en infraestructuras de transporte en España son las realizadas en los aeropuertos de Madrid y Barcelona y en la expansión de la red ferroviaria de Alta Velocidad. Es imprescindible realizar una interconexión efectiva entre ambas infraestructuras, de manera que, de acuerdo con los objetivos del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea, sea posible sustituir el avión por el tren de Alta Velocidad, en distancias de una hora e inferiores en transporte aéreo, manteniendo una conectividad de alta calidad.

En estos dos grandes aeropuertos, un pasajero de transporte ferroviario de media y larga distancia debería poder acceder a las terminales de los aeropuertos sin cambiar de tren desde el origen de su viaje. Para cumplir este objetivo, no existen infraestructuras planificadas en este momento. El servicio de lanzadera de AVE previsto para Madrid es absolutamente insuficiente.

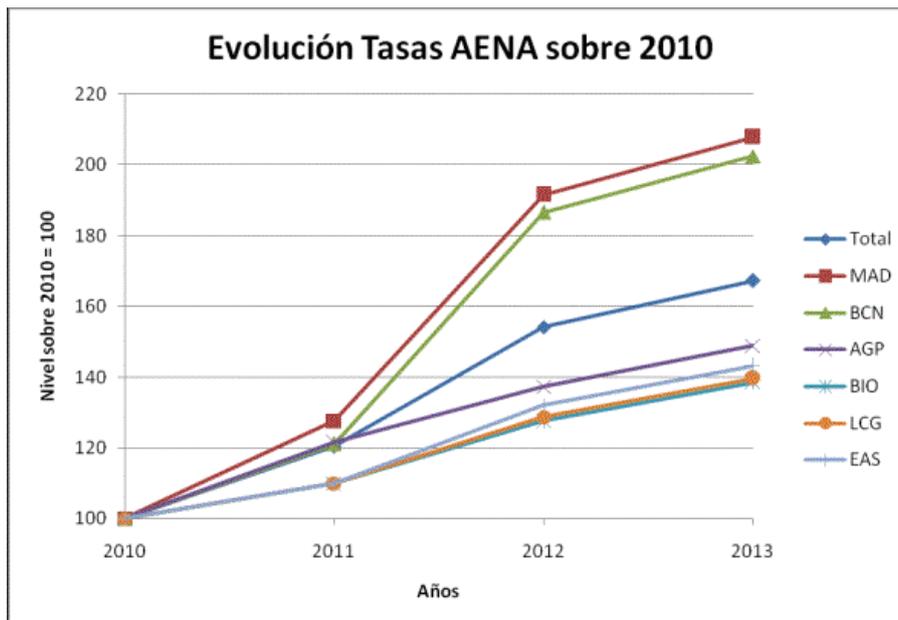
Debería ser prioritario el desarrollo de estas infraestructuras ferroviarias que permiten el mayor efecto de sustitución de avión por AVE, acudiendo para ello a la colaboración público/privada, si es necesario.

#### 4.3.4. Precios por servicios aeroportuarios.

Los Presupuestos Generales del Estado 2013 fijan un incremento de las prestaciones patrimoniales públicas (tarifas) de AENA del IPC+5%, efectuada en base a la variación interanual del IPC del mes de octubre de 2012 (3,5%). Una subida de 8,5 puntos, que se suma al considerable aumento de los dos últimos años. El incremento acumulado de tarifas en el periodo 2010-2013 asciende al 68,18% en la totalidad de los 47 aeropuertos de AENA, en Madrid el porcentaje se eleva al 113,05% y en Barcelona al 108,50%.

El proceso de consultas entre AENA-Compañías aéreas y sus asociaciones representativas en relación a las tasas de 2014 finalizó en mayo pasado con la consecución de un acuerdo para los próximos cinco años. Dicho acuerdo limita el incremento máximo de tasas por debajo del IPC+5% previsto en la Ley 1/2011 y retrasa la fecha efectiva de actualización de las mismas al 1 de marzo de cada año. Asimismo, el acuerdo reduce progresivamente, hasta un 40%, la tarifa de pasajeros en conexión y bonifica las tarifas de carga.

Las compañías aéreas mantienen su propuesta de revisar los temas referentes a la remuneración de capital del operador aeroportuario. Asimismo, se propone aplicar incrementos diferenciados para cada uno de los aeropuertos de la red de AENA (en función de sus respectivas cuentas de explotación), frente a los actuales incrementos globales, considerándose igualmente necesaria la recuperación del criterio de "caja única", que supone integrar en una única cuenta de explotación los ingresos aeronáuticos y comerciales.



Las tasas de Madrid y Barcelona se multiplican por más de 2 en 3 años.

### EVOLUCION TASAS AENA 2000-2013

Incremento de Tasas	2011 / 2010 %	2012 / 2011			2013 / 2012		3,5 5,0 Media	Acumulado 2013/2010	Subida media anual %
		I Sem.	II Sem.	Media	I Sem.	II Sem.			
<b>AENA</b>		0,50	0,50		0,50	0,50	<b>8,5</b>		3,0
<b>Total Aeropuertos</b>	<b>20,43</b>	0,00	28,00	<b>14,00</b>	36,50	8,50	<b>22,50</b>	<b>68,18</b>	18,92
<b>MAD</b>	<b>27,67</b>	0,00	50,00	<b>25,00</b>	58,50	8,50	<b>33,50</b>	<b>113,05</b>	28,67
<b>BCN</b>	<b>21,16</b>	0,00	54,00	<b>27,00</b>	62,50	8,50	<b>35,50</b>	<b>108,50</b>	27,75
<b>AGP</b>	<b>21,47</b>	0,00	13,00	<b>6,50</b>	21,50	8,50	<b>15,00</b>	<b>48,77</b>	14,16
<b>BIO</b>	<b>10,00</b>	0,00	16,00	<b>8,00</b>	24,50	8,50	<b>16,50</b>	<b>38,40</b>	11,44
<b>LCG</b>	<b>10,00</b>	0,00	17,00	<b>8,50</b>	25,50	8,50	<b>17,00</b>	<b>39,64</b>	11,77
<b>EAS</b>	<b>10,00</b>	0,00	20,00	<b>10,00</b>	28,50	8,50	<b>18,50</b>	<b>43,39</b>	12,76

Fuente: ACETA elaboración propia.

Otras medidas de apoyo que tienen que ver con la funcionalidad de las operaciones aeroportuarias serían:

#### 4.3.5. Eliminar requerimiento de identificación de pasajeros en la puerta de embarque.

Ya ocurre en 10 países de la Unión Europea. Esta medida mejora la experiencia del cliente y permite el autoembarque.

#### 4.3.6. Eliminar la identificación de equipajes de pasajeros en conexión no embarcados.

Se debería eliminar este requisito cuando hay garantías de que estos equipajes han pasado previamente controles de seguridad fiables en aeropuertos anteriores.

### 4.4. TRANSPORTE MARÍTIMO

#### 4.4.1. 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*, denominación usada internacionalmente para los Órganos de gestión de los Puertos).

La organización administrativa de los puertos viene regulada en España por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre), que considera "de interés general" aquellos puertos a los que se les puede aplicar alguna de las siguientes circunstancias:

- Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.
- Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.

- Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.
- Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.
- Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

Actualmente tienen esta consideración un total de 46 puertos: A Coruña, Alicante, Almería, Avilés, Bahía de Algeciras, Arrecife, Bahía de Cádiz, Baleares (Alcudia, Eivissa, La Savina, Maó y Palma), Barcelona, Bilbao, Carboneras, Cartagena, Castellón, Ceuta, Ferrol-San Cibrao, Gandía, Gijón-Musel, Guía de Isora, Huelva, La Estaca, Las Palmas (que incluye Arinaga y Salinetas), Los Cristianos, Málaga, Marín-Pontevedra, Melilla, Motril, Pasajes, Puerto Rosario, Sagunto, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma, Santa Cruz de Tenerife (que incluye Granadilla), Santander, Sevilla, Tarifa, Tarragona, Valencia, Vigo y Vilagarcía de Arousa.

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	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1. Algeciras	27,84	32,32	36,84	45,22	47,56	55,03	65,74	71,71	74,70	74,72	69,91	70,28	82,85	88,74
2. Valencia	11,05	12,93	16,10	20,51	25,39	32,77	37,79	47,54	53,59	59,65	57,79	64,03	65,77	66,19
3. Barcelona	18,34	19,84	24,15	25,34	30,00	32,92	41,06	47,66	51,39	51,78	42,98	43,68	43,88	42,46
5. Tarragona	24,60	23,50	31,07	25,40	27,55	29,73	29,85	31,52	36,14	33,15	31,53	32,77	31,95	33,24
7. Cartagena	12,00	8,95	9,94	11,85	17,30	22,09	23,36	25,66	24,05	25,75	20,58	19,23	22,73	30,41
4. Bilbao	25,52	25,47	22,65	27,24	28,63	25,26	33,21	38,59	40,01	39,40	32,18	34,67	32,00	29,51
8. Huelva	10,60	12,47	14,90	14,55	17,94	18,32	18,33	21,59	21,90	20,69	17,59	22,43	26,78	28,62
6. Las Palmas	9,73	10,31	11,16	14,57	16,09	17,00	23,25	25,89	26,69	25,97	21,22	22,62	25,36	24,85
9. Gijón	12,49	12,44	13,68	15,25	19,80	20,50	20,06	20,49	20,78	19,33	14,63	15,72	15,19	17,23
10. Tenerife	11,98	15,54	13,98	15,46	16,97	16,86	19,04	19,92	19,87	18,20	16,06	15,97	14,78	14,64
Resto puertos	76,12	73,20	87,85	88,03	90,97	93,08	98,63	111,59	114,01	104,76	88,57	89,94	95,61	98,95
<b>TOTAL</b>	<b>240,27</b>	<b>246,97</b>	<b>282,32</b>	<b>303,42</b>	<b>338,11</b>	<b>363,56</b>	<b>410,32</b>	<b>462,16</b>	<b>483,14</b>	<b>473,40</b>	<b>413,04</b>	<b>431,33</b>	<b>456,90</b>	<b>474,85</b>

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 2011 en el lugar 52º entre los puertos del mundo y el 7º de los europeos en movimiento total de cargas. Está asimismo en el 30º 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 3.60 millones de teu en 2011. No obstante, hay que tener en cuenta que, en 2012, el 94,1% de sus cargas contenerizadas no tuvieron origen ni destino español por

lo 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 6,0; mientras Algeciras lo hacía por 3,2, Las Palmas por 2,6, Barcelona por 2,3, y Bilbao sólo por 1,2, 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 40,6% del tráfico total nacional. También se desprende de la tabla que el tráfico portuario español ha crecido un 30,6% en los últimos 10 años, es decir, a razón de un 2,7% anual acumulativo.

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

- Zona Norte: el 19,8% del tráfico total.
- Zona Sur (de Huelva a Almería, inclusive): el 29,9% del total.
- Zona Mediterránea (incluyendo Baleares): un 42,0% del total.
- Islas Canarias: 39,5 Mtm, el 8,3% del total.

Y, analizando según el tamaño de los puertos:

- Los 5 mayores puertos (Algeciras, Valencia, Barcelona, Tarragona y Cartagena) movieron entre 30 y 89 Mtm cada uno, y sumaron el 55,0% de la carga total, con una media de 52,2 Mtm por puerto.
- Los puertos de Bilbao, Huelva, Las Palmas, Gijón y Tenerife, con movimientos entre 14 y 30 Mtm, sumaron otro 24,2%, con una media de unos 23,0 Mtm cada uno.
- De este modo, los 10 primeros puertos totalizaron el 79,2% del movimiento total de cargas.

En 2008, y por primera vez desde 1992, el tráfico en los puertos españoles se redujo, fruto del comienzo de la crisis económica y financiera en septiembre. El tráfico portuario descendió el 1,0% de media durante el último trimestre de 2008 mientras que, durante los trimestres anteriores había registrado crecimientos del 7,7% en el primer trimestre, 4,0% en el segundo y 1,8% en el tercero. A partir de 2009, se ha ido recuperando lentamente hasta alcanzar, en 2012, unos valores similares a los registrados en 2008. En la siguiente tabla se observa la evolución del tráfico portuario en 2012:

**RESUMEN TOTAL DE TRÁFICO PORTUARIO EN 2012**  
 (Miles de toneladas)

Concepto		Año		Var. (%)	
		2011	2012		
<b>Mercancías según su presentación</b>	Graneles líquidos		150.431.071	153.459.564	2,01
	Graneles sólidos		79.313.583	88.541.499	11,63
	Mercancía General	Convencional	55.748.463	57.050.511	2,34
		En contenedores	157.367.590	161.717.904	2,76
		<b>Total</b>	213.116.053	218.768.415	2,65
<b>Subtotal</b>		<b>442.860.707</b>	<b>460.769.478</b>	<b>4,04</b>	
<b>Otras mercancías</b>	Pesca congelada		238.134	233.936	-1,76
	Avituallamiento	Productos petrolíferos	8.020.215	8.268.866	3,1
		Otros	2.868.138	2.118.198	-26,15
	Tráfico interior		2.909.311	3.455.850	18,79
	<b>Subtotal</b>		<b>14.035.798</b>	<b>14.076.850</b>	<b>0,29</b>
<b>TOTAL</b>		<b>456.896.505</b>	<b>474.846.328</b>	<b>3,93</b>	

Fuente: Datos oficiales del Organismo Público Puertos del Estado.

Como muestra la tabla anterior, el tráfico total aumentó un 3,93% y el de mercancías un 4,04%, registrándose crecimientos en todos los segmentos de carga, aunque el mayor crecimiento lo experimentaron los graneles sólidos (11,63%). Los graneles líquidos crecieron un 2,01% y la carga general un 2,65%. Cabe destacar que la carga general en contenedores empezó el año registrando tasas de crecimiento superiores al 27% que paulatinamente se han reducido hasta diciembre con un crecimiento del 2,76%. Este descenso se debe principalmente a la disminución de las mercancías en tránsito, que durante el último trimestre de 2012 fueron un 18,6% inferiores a las contabilizadas en el último trimestre de 2011.

**TRÁFICO TOTAL, POR PUERTOS**  
**(Miles de toneladas)**

<b>Autoridad Portuaria</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Var. (%)</b>
A Coruña	11.700.530	13.133.308	12,25
Alicante	2.250.952	2.255.243	0,19
Almería	4.617.671	5.431.706	17,63
Avilés	5.117.339	5.118.617	0,02
Bahía de Algeciras	82.848.726	88.744.994	7,12
Bahía de Cádiz	4.105.713	3.880.867	-5,48
Baleares	11.462.555	11.714.349	2,20
Barcelona	43.881.048	42.463.701	-3,23
Bilbao	32.002.547	29.507.186	-7,80
Cartagena	22.733.854	30.411.589	33,77
Castellón	13.117.727	12.946.847	-1,30
Ceuta	2.767.384	2.782.835	0,56
Ferrol-San Cibrao	12.067.153	13.714.175	13,65
Gijón	15.186.086	17.234.944	13,49
Huelva	26.782.042	28.615.303	6,85
Las Palmas	25.359.616	24.849.507	-2,01
Málaga	5.423.148	5.130.529	-5,40
Marín y Ría de Pontevedra	1.848.839	1.884.649	1,94
Melilla	894.943	982.952	9,83
Motril	2.089.895	2.047.899	-2,01
Pasajes	3.252.142	3.100.958	-4,65
Santa Cruz de Tenerife	14.776.779	14.637.039	-0,95
Santander	5.127.133	5.152.129	0,49
Sevilla	4.619.925	4.591.423	-0,62
Tarragona	31.945.482	33.241.576	4,06
Valencia	65.767.923	66.193.894	0,65
Vigo	4.329.068	4.066.319	-6,07
Vilagarcía	820.285	1.011.790	23,35
<b>Totales</b>	<b>456.896.505</b>	<b>474.846.328</b>	<b>3,93</b>

**MOVIMIENTO DE CONTENEDORES POR PUERTOS  
 (TEU)**

<b>Autoridad Portuaria</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Var. (%)</b>
A Coruña	5.581	4.760	-14,71
Alicante	154.185	158.274	2,65
Almería	4.010	6.132	52,92
Avilés	22	8	-63,64
Bahía de Algeciras	3.602.631	4.070.791	12,99
Bahía de Cádiz	92.215	96.215	4,34
Baleares	67.210	57.716	-14,13
Barcelona	2.013.967	1.749.974	-13,11
Bilbao	572.784	610.131	6,52
Cartagena	72.320	66.588	-7,93
Castellón	130.963	160.934	22,89
Ceuta	11.431	16.120	41,02
Ferrol-San Cibrao	542	915	68,82
Gijón	35.860	48.607	35,55
Huelva	1.995	1.749	-12,33
Las Palmas	1.287.389	1.207.962	-6,17
Málaga	476.997	336.265	-29,5
Marín y Ría de Pontevedra	37.669	39.979	6,13
Melilla	26.912	33.600	24,85
Motril	4.404	6.455	46,57
Pasajes	0	0	
Santa Cruz de Tenerife	349.273	322.158	-7,76
Santander	2.140	1.136	-46,92
Sevilla	164.642	156.193	-5,13
Tarragona	225.747	188.851	-16,34
Valencia	4.327.371	4.469.754	3,29
Vigo	212.120	198.517	-6,41
Vilagarcía	12.228	26.664	118,06
<b>Totales</b>	<b>13.892.608</b>	<b>14.036.447</b>	<b>1,04</b>

**4.4.2. Servicios regulares de transporte marítimo de corta distancia (Short Sea Shipping).**

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 intraeuropeo), 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 de los que se prestan en la actualidad.

**SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA (SSS) EN ESPAÑA  
 (Febrero de 2013)**

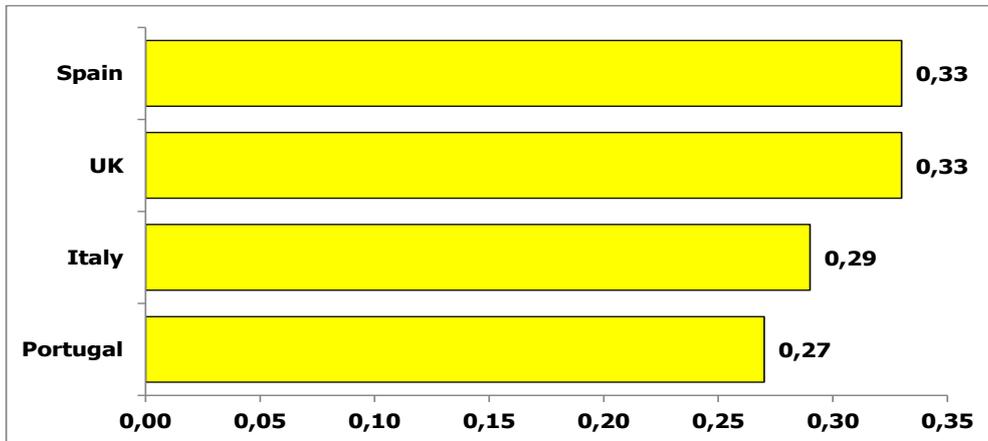
Cía. Naviera	Puerto salida	Puertos de llegada	Frecuencia	Tipo buque
Demline	Barcelona	Fos	Mensual	Ro-Ro
Demline	Barcelona	Livorno	Mensual	Ro-Ro
Flota Suardiaz	Barcelona	Flushing	Quincenal	Ro-Ro
Flota Suardiaz	Barcelona	Newcastle	Decenal	Ro-Ro
Flota Suardiaz	Barcelona	Setúbal	Semanal	Ro-Ro
Flota Suardiaz	Barcelona	Sherness	Semanal	Ro-Ro
Flota Suardiaz	Barcelona	Tyne	Semanal	Ro-Ro
Flota Suardiaz	Barcelona	Zeebrugge	Decenal	Ro-Ro
Grandi Navi Veloci & Trasmediterránea	Barcelona	Génova	4 salidas semanales	Ro-Pax
Grimaldi & Trasmediterránea	Barcelona	Chivitavecchia	Diario	Ro-Pax
Grimaldi & Flota Suardiaz	Barcelona	Livorno	3 salidas semanales	Ro-Pax
Brittany Ferries	Bilbao	Portsmouth	2 salidas semanales	Ro-Pax
Finnlines & Birka Cargo	Bilbao	Amberes	Semanal	Ro-Ro
Finnlines & Birka Cargo	Bilbao	Helsinki	Semanal	Ro-Ro
Finnlines & Birka Cargo	Bilbao	Kotka	Semanal	Ro-Ro
Finnlines & Birka Cargo	Bilbao	San Petesburgo	Semanal	Ro-Ro
Finnlines & Birka Cargo	Bilbao	Turku	Semanal	Ro-Ro
Transfennica	Bilbao	Zeebrugge	4 salidas semanales	Ro-Ro
Sloman Neptun	Cartagena	Amberes	Semanal	Ro-Ro
Sloman Neptun	Cartagena	Bremen	Semanal	Ro-Ro
Sloman Neptun	Cartagena	Harwich	Semanal	Ro-Ro
Demline	Castellón	Fos	Quincenal	Ro-Ro
Demline	Castellón	Livorno	Quincenal	Ro-Ro
UPM Seaways	Ferrol	Kotka	2 salidas mensuales	Ro-Ro
UPM Seaways	Ferrol	Rauma	2 salidas mensuales	Ro-Ro
UPM Seaways	Ferrol	Zeebrugge	2 salidas mensuales	Ro-Ro
LD Atlantique	Gijón	Saint Nazaire	3 salidas semanales	Ro-Pax
Brittany Ferries	Santander	Plymouth	2 salidas mensuales	Ro-Pax
Brittany Ferries	Santander	Poole	Semanal	Ro-Pax
Brittany Ferries	Santander	Portsmouth	2 salidas mensuales	Ro-Pax
Flota Suardiaz	Santander	Le Havre	Semanal	Ro-Ro
Flota Suardiaz	Santander	Teesport	Semanal	Ro-Ro
UPM Seaways	Santander	Kotka	2 salidas mensuales	Ro-Ro
UPM Seaways	Santander	Rauma	2 salidas mensuales	Ro-Ro
UPM Seaways	Santander	Zeebrugge	2 salidas mensuales	Ro-Ro
Nordana Lines	Tarragona	Génova	Quincenal	Ro-Ro
Grimaldi	Valencia	Cagliari	4 salidas semanales	Ro-Ro
Grimaldi	Valencia	Génova	3 salidas semanales	Ro-Ro
Grimaldi	Valencia	Livorno	Semanal	Ro-Ro
Grimaldi	Valencia	Salerno	3 salidas semanales	Ro-Ro
Cía. Marítima Hispano - Francesa	Vigo	Saint - Nazaire	2 salidas semanales	Ro-Ro
Flota Suardiaz	Vigo	Zeebrugge	Semanal	Ro-Ro

#### 4.5. TRANSPORTE FERROVIARIO

España dispone de una red de 15.932 km de vías de ferrocarril. Comparado con otros países de la Unión Europea, presenta una densidad de red de 2,64 km de tendido férreo por cada 100 km<sup>2</sup> de superficie, por debajo del promedio europeo de 5,98 km por cada 100 km<sup>2</sup>. De hecho, países como Francia, Alemania o Reino Unido cuentan con una red muy superior a la española.

No obstante, comparando los kilómetros de vía por cada 1.000 habitantes con los de otros estados europeos, España tiene una red bastante amplia.

#### KM DE VÍA OPERATIVA POR CADA 1.000 HABITANTES



En los últimos años, se ha realizado un notable esfuerzo inversor en las infraestructuras ferroviarias destinadas al transporte de viajeros, lo que ha permitido una mejora en las condiciones de la red, aumentándose la electrificación y complementándose tramos con doble vía.

A pesar de ello, se ha registrado una disminución del número de viajeros transportados, lo que demuestra la deficiente gestión por parte de RENFE OPERADORA y ADIF.

En este sentido, durante los últimos seis años, la disminución media en el número de viajeros transportados se sitúa en el -1,7%, caída que se explica, principalmente, por la evolución de los viajeros transportados en cercanías, con una contracción media en los últimos seis años de -2,1%.

Por el contrario, la alta velocidad continua ganando cuota de mercado, como se deduce del incremento medio en el ramo de media distancia del 11,3% de media en el periodo antes mencionado, y del 3,9% para la larga distancia. La inversión efectuada en alta velocidad en España, según los datos aportados en la Comisión de Fomento del Congreso en febrero de 2012, supone más de 43.000 millones de euros en infraestructura y de 5.000 millones de euros en trenes de alta velocidad, y está previsto que se inviertan otros 25.000 millones de euros en los próximos años para completar el despliegue total de la red.

Por su diseño, la red de alta velocidad ya construida y prevista conecta todos los ámbitos de población y de actividad relevantes existentes en la península ibérica y posibilita, por tanto, una adecuada vertebración de la totalidad del mercado de viajeros español y portugués, y de su conexión con el exterior. Esto es especialmente importante, y debe ser tenido en cuenta a la hora de revisar y replantear las inversiones todavía pendientes, asegurando su ejecución en los territorios que todavía la esperan y/o necesitan para su desarrollo, evitando que se produzca un posible aislamiento de los mismos que se podría alargar de forma indefinida.

Sin embargo, y pese a que el despliegue de la red ya realizado conecta algunos de los ámbitos de población y de actividad más relevantes, los índices de ocupación media de los trenes es de alrededor del 60%, y con un volumen anual de pasajeros de alta velocidad de tan solo 12/13 millones de pasajeros (unos 20M, si se incluye los trenes que no son de alta velocidad, pero sí de velocidad alta y ancho variable -los llamados Alvia y similares- que circulan parcialmente por la nueva red).

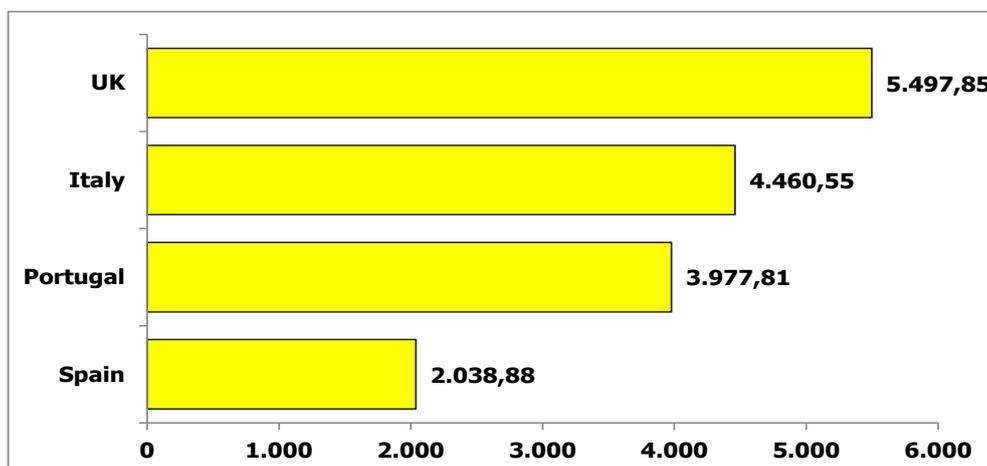
Actualmente no existe una adecuada oferta intermodal, fundamentalmente entre el transporte ferroviario y el aéreo. En este sentido, se precisa conectar los aeropuertos de Madrid y Barcelona con la red ferroviaria de Alta Velocidad, de tal modo que sea posible sustituir el avión por el tren de Alta Velocidad en distancias de una hora e inferiores.

Por otro lado, el esfuerzo inversor no ha alcanzado en igual medida al transporte ferroviario de mercancías, lo que nuevamente unido a la inadecuada gestión por parte de RENFE OPERADORA y ADIF, ha conllevado una disminución de las toneladas de mercancías transportadas.

En los datos comparativos de mercancías transportadas, el ratio de España se encuentra muy lejos de la media comunitaria. Así, mientras que en la Unión Europea se distribuyen por vía férrea el 17,1% del total de las mercancías transportadas (datos de 2010), en España esta cifra se reduce hasta el 4,2% en el mismo periodo. Más concretamente, el volumen es de 0,56 toneladas por habitante/año, muy lejos de las 3,15 de promedio en la UE-27, siendo España uno de los países que menos utiliza este medio de transporte, tan sólo por delante de Grecia e Irlanda.

Así, en otros estados la cantidad transportada por Km de vía operativa es muy superior.

#### TONELADAS TRANSPORTADAS POR KM DE VÍA OPERATIVA



Asimismo, se observa un claro predominio del transporte de éstas en el ámbito nacional frente al internacional. Así, durante los últimos seis ejercicios, del total de mercancías transportadas, el 83% tenían como destino un punto de la península ibérica, frente al 17% que se dirigían a un destino fuera de nuestras fronteras.

Por término medio, la disminución de las mercancías transportadas en estos seis años se sitúa en el -5,52%, siendo muy similar la disminución experimentada por el componente de transporte de nacional (-5,35% de media) que el internacional (-6,24%).

En este sentido, resulta prioritario impulsar un cambio en la gestión de las infraestructuras enfocándola al cliente. Entre los cambios que se deberían acometer se encuentran:

- Poner en valor la inversión ya realizada y actualmente en curso en infraestructura de alta velocidad.
- Reforzar correlativamente a Barajas como uno de los hubs más importantes de Europa, liberando capacidad en dicho aeropuerto para potenciar y expandir sus operaciones de tráfico internacional.
- Dotar a nuestro país, en consecuencia, de un claro elemento de competitividad y de crecimiento sostenible por la reducción de costes de transporte y de emisiones, y por el desarrollo de tecnología propia en alta velocidad y gestión intermodal que implica.
- Poner a España en cabeza en la aplicación de las directrices de desarrollo de tráfico intermodal que establece el Libro Blanco de la Comisión Europea para el desarrollo del transporte en Europa.
- Hay que priorizar y realizar una rápida y adecuada inclusión de la T4 de Barajas en la red de Alta Velocidad. Es decir: realizar dicha inclusión teniendo en cuenta estrictos criterios de servicio al cliente y convirtiendo la estación ya existente en una *ESTACION en PASANTE* (nunca como *estación término*, como desaconseja este particular caso) en la que:
  - a) Los trenes de alta velocidad de los corredores del Noreste (Barcelona) y Norte/Noroeste paren unos minutos antes de acceder a Madrid por Chamartín.
  - b) Los trenes de los corredores Sur y Levante accedan a la T4 por su ruta actual y siguiendo por el túnel entre Atocha y Chamartín (hoy en construcción).
- Dicho planteamiento, ya estudiado preliminarmente por RENFE en 2011, requiere una inversión de entre 500 y 900 millones de euros en unos 50 Kilómetros de nueva infraestructura por el norte de Madrid, lo cual es irrelevante en términos de la inversión ya incurrida y prevista para el despliegue total de la red de Alta Velocidad. Existe, además, un notable interés del sector privado por apoyar su ejecución.
- Inclusión de la T1 de Barcelona-El Prat en la red de alta velocidad.
- Impulso a los corredores ferroviarios de interés para España. Entre ellos, el Corredor Mediterráneo.
- Todas las terminales ferroviarias deben estar preparadas para el transporte de mercancías peligrosas.
- Deben habilitarse apartaderos de 750 metros.
- Debe prepararse la infraestructura para un peso por eje de 25 toneladas.
- Debería habilitarse una red ferroviaria exclusiva para el transporte de mercancías.
- Deben establecerse terminales ferroviarias intermodales en Barcelona, Madrid y Valencia. Deben enfocarse los esfuerzos inversores sólo en 8 grandes terminales ferroviarias muy eficientes en costes, con 750 ó 1.000 metros de vías pasantes. No tienen sentido las terminales con vías no pasantes como las de Port Bou o Silla, que terminan convirtiéndose en callejones sin salida, lo que complica de forma muy importante la operativa.

- Deben mejorarse los accesos ferroviarios a los puertos.

El logro de dichos objetivos depende de dos actuaciones concretas que hay que considerar ya prioritarias: el desarrollo de la intermodalidad entre los operadores del Sector y la red de alta velocidad, y la privatización de RENFE OPERADORA, así como de todas las funciones del sistema ferroviario que así lo requieren.



Port Bou, ejemplo de terminal con vías no pasantes.



Chicago, ejemplo de terminal con vías pasantes.

## 5. ASPECTOS SOCIALES

### 5.1. TRANSPORTE POR CARRETERA DE VIAJEROS

Los recursos humanos representan el 41% y el 66% del total de costes operativos de los servicios de autobuses interurbano y urbanos, respectivamente, lo que evidencia el papel crucial que la regulación de las condiciones laborales y la negociación colectiva desempeña en la eficiencia y competitividad del sector.

El sector se enfrenta a un marco laboral complejo, con más de 40 convenios colectivos provinciales en vigor, y a la ausencia de una Ley de Huelga que regule la conflictividad laboral, que ha caracterizado buena parte de los procesos de negociación colectiva los últimos años y que ha provocado que las subidas salariales hayan sido muy superiores al IPC y al promedio del sector servicios. Esto, unido a la cada vez más compleja normativa social relativa a los tiempos de conducción y descanso, así como la relativa al tiempo de trabajo, y a las obligaciones de formación, está introduciendo rigideces y complejidades en la gestión de los recursos humanos.

Debe promocionarse esta flexibilidad en sentido amplio. La reforma del mercado de trabajo debería dar paso a una re-sistematización de la normativa recogida en el Estatuto de los Trabajadores, que tras más de 30 años de cambios parece haber cumplido ya una etapa.

Una normativa laboral más flexible y orientada a disminuir la vulnerabilidad del sector a las dificultades del diálogo social podría aportar una relevante ganancia de productividad reforzando la competitividad del sector, su capacidad para mantener y crear empleo estable y el papel positivo que aquél desempeña en la movilidad eficiente de la población y la eficiencia general de la economía y la sociedad. Para ello, es necesario actuar sobre los siguientes aspectos:

#### 5.1.1. **Fórmulas contractuales.**

Con relación a las fórmulas contractuales, el presente Memorándum se remite a los planteamientos generales de CEOE al respecto<sup>13</sup>.

#### 5.1.2. **Negociación colectiva y convenios.**

Con relación a la negociación colectiva y los convenios, el presente Memorándum se remite a los planteamientos generales de CEOE al respecto<sup>14</sup>.

#### 5.1.3. **Ley de huelga.**

Debe desarrollarse la Ley de Huelga y una normativa más clara y vinculante sobre el cumplimiento de los servicios mínimos en el sector y lo relativo a las consecuencias previstas en ausencia de dicho cumplimiento.

#### 5.1.4. **Otros aspectos.**

Otros aspectos de la operatividad del sector con incidencia directa en la realidad laboral son:

---

<sup>13</sup> Ver “Las reformas necesarias para salir de la crisis”, páginas 76 y 77 (documento presentado en la Asamblea General de CEOE el pasado día 18 de junio de 2013).

<sup>14</sup> Ver “Las reformas necesarias para salir de la crisis”, páginas 81 y 84 (documento presentado en la Asamblea General de CEOE el pasado día 18 de junio de 2013).

- Absentismo: aunque menor en este sector que en otros, su incidencia en la cadena productiva es mucho mayor debido a la imbricación de funciones.
- Subrogación de plantillas en adjudicación de concesiones: la traslación del conjunto de acuerdos o pactos laborales de las plantillas preexistentes de las que una nueva empresa concesionaria debe hacerse cargo al conjunto de su plantilla corriente, es a menudo una fuente de importantes costes y disfunciones, dada la heterogeneidad de los conjuntos en cada caso y la, a menudo, mayor protección de la plantilla a integrar acumulada con los años de una concesión cualquiera.

### **5.1.5. Transporte urbano de viajeros**

En lo que respecta en particular al transporte urbano de viajeros, debido a que las velocidades comerciales son mucho más bajas, resulta especialmente intensivo en recursos humanos. Casi el 85% de las plantillas de las empresas dedicadas al transporte urbano está constituida por personal de movimiento (conductores y jefes de tráfico). El personal administrativo es mínimo (alrededor del 5%) y el restante 10%, en promedio, es personal de talleres y mantenimiento que no en todas las empresas existe ya que muchas pequeñas empresas externalizan estas actividades. Se comprende entonces lo vital que es para el sector que desde la administración competente se adopten medidas que mejoren la velocidad comercial en las ciudades ya sea a través de carriles bus, prioridad semafórica o medidas disuasorias del aparcamiento que tanto entorpece el tráfico en las ciudades.

Los costes del servicio obviamente están condicionados por el coste de personal. En este sentido, existen grandes diferencias entre las empresas públicas y privadas. El peso de la partida personal es más de 10 puntos porcentuales más elevado en el caso de las empresas públicas. Esta diferencia no se explica sólo por la menor velocidad de las grandes ciudades donde operan las empresas públicas, sino también por condiciones laborales de jornada y salario mucho más favorables que hacen que la productividad en términos de kilómetros por vehículo de una empresa privada sea un 21% superior a la media de una empresa pública. Como contrapartida, las empresas públicas cuentan con un peso en la estructura de costes de los consumos de materias primas y otros insumos inferior en 8,5% puntos a la de las empresas privadas.

En términos de coste unitario, el promedio de un kilómetro realizado por un autobús urbano en 2010 era de 3,34 euros por kilómetro. Un kilómetro producido por una empresa pública (4,87€/Km.) es casi dos euros más caro que si lo produce una empresa privada (2,94€/Km.). Esta diferencia que supone un 66% más en coste unitario no se explica por la diferente productividad por vehículo (21%) ni por la menor velocidad. Por tanto, estamos hablando de ineficiencias estructurales muy importantes. Sólo el coste unitario de materias primas es inferior en las empresas públicas.

El coste medio por empleado en una empresa privada era en 2010 de 33.729 euros al año mientras que para una empresa pública era de 43.838 euros anuales, casi un 30% superior, lo que puede explicar la diferencia en coste, adicional a la pérdida de productividad.

## **5.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y LOGÍSTICA**

La importancia de los asuntos sociales se ha venido incrementando dentro de la actividad de las empresas. La aprobación de la Directiva 2002/15/CE, sobre tiempos de trabajo, la del Reglamento (CE) nº 561/2006 sobre tiempos de conducción y descanso, y la del tacógrafo digital, a partir de 2007, han provocado auténticas revoluciones sobre la forma de prestar los servicios de transporte por carretera, y han incidido de forma muy importante en la productividad de las empresas.

En materia de tiempos de conducción y descanso es necesaria una modificación de la legislación y una flexibilización en su interpretación para ganar en competitividad y productividad.

A nivel europeo, el Gobierno español debe instar 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 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 periodos 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 modificación de la transposición debería 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 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.

La aplicación del reglamento 561/2006 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 con el siguiente orden: uno de 30 y otro de 15 minutos.

La solución al problema pasa porque se flexibilicen 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.

El incremento de días entre descansos semanales, y por tanto, una mayor flexibilidad que la actualmente existente, produciría el mismo efecto en el transporte internacional de mercancías que la recuperación de los 12 días en el transporte discrecional internacional de viajeros que entró en vigor en el año 2010.

Asimismo, resulta necesario un cambio en los actuales criterios de control, de forma que la aplicación de ese límite no sea tan taxativa como considerar que no existe cualquier descanso que se inicie a partir de esas 144 horas. En tanto no se cambie la superación de ese límite debería sancionarse de acuerdo a criterios de proporcionalidad. De tal forma que los excesos sólo determinarían la invalidez del descanso si superaran cierto margen, y se sancionaran con multas proporcionadas al exceso.

Del mismo modo, deberían aplicarse dichos criterios de proporcionalidad también a muchos otros aspectos de la normativa, como los cortes en las 24 horas desde el inicio de la jornada para los tiempos de conducción y los descansos, que no consideran descanso el periodo posterior a ese corte, o la rigidez en el cálculo de los fraccionamientos en los periodos de conducción continua.

Por todo ello, se propone de forma especial la modificación del Reglamento (CE) Nº 561/2006 para incrementar el número de días entre descansos semanales siempre con el respeto de los tiempos de conducción y descanso estipulados en la normativa.

En otro orden de cosas, resulta necesaria una adaptación de las normativas de Prevención de Riesgos Laborales a la realidad del mercado laboral en España; es preciso que la regulación se flexibilice, para que, se pueda cumplir por parte de las empresas de transporte de mercancías por carretera, especialmente en materia de coordinación.

Aunque en el ámbito laboral, muchas de las medidas necesarias son de carácter transversal, hay tres sobre las que, desde el sector, se considera conveniente hacer hincapié, pues son factores básicos de competitividad y eficiencia.

#### **5.2.1. TRADE (Trabajador Autónomo Económicamente Dependiente).**

La búsqueda de un grado de protección social para los trabajadores autónomos similar al de los trabajadores asalariados no puede hacerse "laboralizando" las relaciones. Un autónomo no deja de ser un pequeño empresario cuyos ingresos no se miden a través de la percepción de una renta salarial periódica, por lo que no tiene sentido buscar su protección con mecanismos como los de los trabajadores asalariados sino que se deben buscar mecanismos adecuados propios en los que el autónomo utilice sus percepciones dinerarias para establecer fondos de garantía, seguros, etc. que le den cobertura en caso de enfermedad o desvinculación.

Los requisitos básicos y fundamentales que establece la Ley del Estatuto del Trabajador Autónomo (modificada por la Ley de la Jurisdicción Social) deben mantenerse en tanto el empresario-cliente debe tener seguridad jurídica en la relación que mantiene con sus proveedores; en especial, es fundamental mantener como obligación "sine qua non" la comunicación previa y fehaciente por parte del autónomo al cliente para poder considerarle TRADE. Manteniendo siempre la opción de ambas partes conforme al Código Civil para la modificación o extinción de la relación mercantil.

#### **5.2.2. Prevención de riesgos laborales y seguridad vial.**

En el ámbito de la prevención de los riesgos laborales, el objetivo debe ser, a través de la formación y la dotación de los medios reglamentarios adecuados, la reducción de los accidentes en el sector.

#### **5.2.3. Formación.**

El gran capital de toda compañía son las personas y esto no es una excepción en el transporte y la logística donde, a pesar de la importancia de las tecnologías y su cada vez mayor implantación, se demandan profesionales en muchos niveles y con la suficiente formación. Así, se solicita lo siguiente:

- Estabilidad presupuestaria en los fondos de formación para personal ocupado y adecuación a las necesidades del sector.

- Incidencia en la formación de personas que se vayan a dedicar a la conducción de vehículos en temáticas relacionadas con la utilización de tecnologías avanzadas y conducción eficiente y segura. En este sentido, creemos que se debe profesionalizar la figura del “conductor de reparto”, profesión que, hoy en día, exige muy poco, desde el punto de vista de la formación.
- Inclusión en los planes de formación de formación específica para mandos medios y superiores abordando asuntos como: planificación de transporte sostenible, optimización de rutas, gestión y desarrollo de equipos de trabajo.
- Facilitar el desarrollo de titulaciones oficiales que permitan el desarrollo de una cantera de profesionales cualificados, tanto a nivel de Formación Profesional, como universitaria de Grado y posgrado, sin perjuicio de otra formación que pudiera demandar el sector.
- Utilizar el marco de Bolonia para, de acuerdo con el sector, homogeneizar los contenidos principales de las titulaciones de posgrado a fin de introducir claridad y coherencia en estas titulaciones.

En todo caso, resulta obvio que, en el ámbito social, la reforma laboral es un elemento determinante que ha cambiado radicalmente el modo de entender la negociación colectiva. Muchos son los factores que han cambiado en las relaciones laborales y que son positivos para la mejora de la competitividad, como la flexibilidad de jornada, la reducción de los costes del pasivo laboral o el fin de la ultraactividad. Pero, en todo caso, es un capítulo sobre el que es necesario seguir trabajando por parte de los agentes sociales.

### **5.3. TRANSPORTE AÉREO**

En general, el impacto económico de la industria del transporte aéreo se mide por su contribución al PIB, el empleo y los ingresos fiscales generados por el sector y su cadena de suministro. Sin embargo, el valor creado por la industria es más que eso. Desde el punto de vista social, el transporte aéreo mejora los estándares de vida de las personas al incrementar sus posibilidades de ocio y turismo. Contribuye al crecimiento sostenible al posibilitar el comercio, el turismo y generar oportunidades de empleo. Permite la llegada inmediata de servicios de emergencia y ayuda humanitaria. Garantiza la llegada a tiempo de suministros médicos esenciales y órganos para trasplantes.

Aspectos sociales referidos a la productividad y el empleo se abordan en apartados específicos de este documento. Así, a modo de resumen, la crítica situación de las compañías aéreas españolas inmersas la mayoría de ellas en EREs y otras medidas de ahorro, por no mencionar las que se han visto abocadas al cierre; y la necesidad de acelerar la implantación de normas comunes en materia de actividad y descanso de tripulaciones el ámbito de la Unión Europea, lo que facilitará a las aerolíneas europeas competir en igualdad.

### **5.4. TRANSPORTE MARÍTIMO**

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 2013 las empresas navieras españolas empleaban a unas 11.600 personas, con arreglo a la siguiente distribución:

### OCUPACION EN LAS EMPRESAS NAVIERAS

	Nacionales UE (españoles en su inmensa mayoría)	No nacionales UE
Buques de pabellón español	4.079	257
Buques en otros pabellones	1.074	4.786
En tierra	1.400 (españoles en su mayoría)	
<b>TOTAL</b>	<b>6.553</b>	<b>5.043</b>

Fuente: Estimación parcial ANAVE.

## **6. INTERNACIONALIZACIÓN**

### **6.1. TRANSPORTE POR CARRETERA DE VIAJEROS**

El sector de transporte de viajeros por carretera español tiene una organización singular en Europa. Está basado en un sistema de competencia regulada que permite, mediante concesiones a las que se accede por las correspondientes licitaciones públicas, unir más de 3.000 poblaciones en unas elevadas condiciones de prestación del servicio.

Este modelo de transporte ha sido reconocido por la Comisión Europea como ejemplar. No en vano, el Reglamento 1370/2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera está basado en la competencia regulada, en la que el sector español tiene sobrada experiencia de gestión, pudiendo ser objeto de exportación a otros países de nuestro entorno.

En este sector existen pocas experiencias exteriores, como son la operación de algunos servicios de transporte urbano en algunas ciudades de Marruecos y del sur de Francia, o en la realización de líneas internacionales en Europa.

En los últimos años, se ha venido manifestando por diferentes empresas del sector el interés por buscar nuevos mercados como forma para crecer y diversificar los riesgos. El mercado español de transporte de viajeros por carretera es maduro y las posibilidades de crecimiento vienen, fundamentalmente, por operaciones de concentración.

Debido al interés mostrado por diferentes operadores de transporte de viajeros y a la oportunidad que supone tener experiencia de gestión en un sistema de transporte único en la Unión Europea basado en concesiones que permite y facilita la movilidad de las personas de forma sostenible, es por lo que el sector debería contar con el apoyo de la Administración para obtener información sobre los mercados exteriores donde haya oportunidades de exportar nuestro *know-how*, así como contar con los apoyos financieros que faciliten e impulsen a nuestras empresas a la internacionalización.

### **6.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y LOGÍSTICA**

Son escasas las referencias destacables en materia de experiencias de empresas de transporte de mercancías por carretera de capital español que hayan emprendido operaciones de internacionalización, bien adquiriendo empresas en otros países o bien a través de la constitución de sucursales, delegaciones o filiales.

Las empresas españolas del Sector del Transporte y la Logística no tienen la adecuada dimensión para competir en mercados globales. De hecho, a diferencia de otros sectores (energía, banca, telecomunicaciones) no se encuentran apenas empresas españolas compitiendo a nivel global, ni siquiera europeo, con los grandes grupos multinacionales (fundamentalmente, estadounidenses, alemanes, franceses,...).

El propio mercado interior tiene una estructura empresarial atomizada que se basa en un exceso de pequeñas y micro empresas, además de una red de trabajadores autónomos no siempre suficientemente profesionalizada y con poca capacidad de incorporar tecnología.

En la profunda crisis económica que aún atravesamos, queda patente la poca capacidad de diversificación de riesgo de las empresas españolas de transporte y logística con un peso muy escaso del negocio internacional. De hecho, puede verse que aquellas empresas que sí han

apostado por esta vía, han podido aprovechar el cierto tirón exportador que la economía española ha experimentado en el año 2011. Por ello, el sector debe ser capaz de aprovechar las iniciativas que la Administración del Estado (y las Autonómicas) están desarrollando de manera sistemática para favorecer la internacionalización de la empresa española. Esto exigirá de la empresa de transporte y logística un cambio profundo en su cultura, los modos de gestión y las capacidades de sus profesionales que deberán ser capaces de moverse en entornos de diversidad.

En este sentido, es necesaria la promoción de la internacionalización de nuestras empresas, tanto a través de la expansión de nuevos servicios en nuevos países como de la promoción en el establecimiento y apertura de empresas. Para ello, tiene previamente que aumentar su flota y ganar volumen de facturación de forma que pueda ser competitiva con sus homólogas europeas. El Gobierno, a través del ICEX y de las Oficinas Comerciales de las embajadas españolas ha establecido algunos mecanismos para apoyar a las empresas (estudios de mercados, misiones comerciales, asistencia a ferias, etc.), pero no ha conseguido generar el atractivo suficiente para que las empresas de transporte se animen a dar el salto a la internacionalización.

De cara a tomar un nuevo impulso para ganar tamaño en los mercados se necesita del apoyo de la Administración para eliminar cargas administrativas y fiscales en los procesos jurídicos de concentración, así como para facilitar el acceso a la financiación para hacer viables estos proyectos.

Finalmente indicar que las empresas intermediarias que operan en el sector -especialmente las transitarias- se encuentran adecuadamente internacionalizadas y proyectan su actuación en cualquiera de los mercados exteriores a que se extiende el transporte por carretera, sin dificultad alguna, salvo las derivadas de una normativa anticuada que muchas veces dificulta su actividad frente a sus competidoras extranjeras.

### **6.3. TRANSPORTE AÉREO**

La propia naturaleza del sector explica que, desde sus inicios, la actividad de las compañías aéreas haya estado fuertemente vinculada a los procesos de internacionalización y que la normativa que regula el sector tenga un elevado componente internacional. Así se viene haciendo desde la celebración en 1929 del Convenio de Varsovia en el que 31 países (España entre ellos) acordaron la unificación de reglas de aplicación al conjunto del sector. El Convenio de Chicago, firmado por 52 países en 1944, y la creación de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) en 1947, consolidaron una serie de principios y disposiciones a fin de que la aviación civil internacional pudiera desarrollarse de manera segura, ordenada y rentable, sobre la base de igualdad de oportunidades.

El transporte aéreo es un sector global. La internacionalización de la economía en un mundo globalizado no hubiera sido posible sin el transporte aéreo. La internacionalización del sector se manifiesta hoy mediante alianzas estratégicas entre aerolíneas fundamentalmente, y también con otros sectores de la industria turística, que brindan importantes ventajas competitivas a los viajeros.

La clave de la internacionalización para el transporte aéreo pasa hoy por el desarrollo y consolidación de hubs y conexiones multimodales eficientes de las grandes ciudades y los grandes centros económicos. El Libro Blanco de la Unión Europea se plantea como uno de sus objetivos la construcción del Espacio Aéreo Común de 58 países y 1.000 millones de habitantes, objetivo para cuya consecución resulta imprescindible celebrar acuerdos globales de servicios aéreos con los principales Estados y eliminar las restricciones en el mercado exterior (cielos abiertos).

#### **6.4. TRANSPORTE MARÍTIMO**

El transporte marítimo es un sector global. Es evidente que el comercio internacional constituye la base del transporte marítimo, en la medida en que genera la necesidad cubierta por éste. Recíprocamente, se puede afirmar que, sin transporte marítimo, no sería posible el comercio internacional a la escala en la que lo conocemos.

Gracias al transporte marítimo se mueven en el mundo anualmente cerca de 9.000 millones de toneladas de mercancías, que incluyen los principales combustibles (petróleo y sus productos, gases licuados y carbón térmico), materias primas de las industrias siderometalúrgicas (mineral de hierro, carbón siderúrgico, bauxita, alúmina), así como productos agrícolas e industriales de todo tipo (hoy día, especialmente en contenedores).

Y, si para el mundo en general el transporte marítimo es muy importante, resulta especialmente vital para la Unión Europea y para España. Como señalaba la Comisión Europea en su Comunicación sobre Estrategia de Transporte Marítimo hasta 2018, publicada en enero de 2009, se transporta por mar el 90% (en peso) del comercio de la Unión Europea con terceros países y casi el 45% de la carga transportada en el comercio internacional intracomunitario. En 2009 se embarcaron o desembarcaron en los puertos de la Unión Europea unos 3.250 millones de toneladas de mercancías y unos 400 millones de pasajeros. Sin un medio de transporte, como es el marítimo, capaz de combinar una alta eficiencia económica con una elevadísima seguridad y fiabilidad, este ingente comercio y la propia economía europea serían totalmente inviables.

Dado el carácter esencialmente internacional del transporte marítimo, para fortalecer y dar seguridad al marco jurídico en que se desenvuelve el transporte marítimo nacional, resulta de vital importancia basar la reforma del Código de Comercio relativa al transporte marítimo en las normas más extendidas y aceptadas en el ámbito internacional, como son en este momento las Reglas de La Haya-Visby y, una vez que eventualmente llegasen a entrar en vigor en el ámbito internacional, en las Reglas de Rotterdam (Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, hecho en Nueva York el 11 de diciembre de 2008), según está ya previsto en el Proyecto de Ley de la Navegación Marítima.

## **7. TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN**

### **7.1. TRANSPORTE POR CARRETERA DE VIAJEROS**

Uno de los elementos determinantes a la hora de elegir el modo de transporte público es la existencia de información de calidad, global y accesible.

El uso de las TIC se ha generalizado en la práctica totalidad de sectores profesionales. Si bien el transporte de viajeros por carretera no es ajeno a este uso, es necesario acometer desarrollos focalizados en:

- Mejorar la calidad del servicio de transporte, tal y como es percibida por el cliente. Se hace necesario disponer de un sistema completo de información/reserva previo al viaje y accesible a través de Internet y dispositivos móviles; posibilidad de acceder a bordo de los vehículos a servicios avanzados de comunicaciones, información y ocio, presencia del transporte público en redes sociales y nuevas formas de comunicación interpersonal, conectividad con otros servicios y otros modos de transporte público.
- Mejorar la información y transparencia en las relaciones entre operadores y, a su vez, entre éstos y las Administraciones.
- La gestión del transporte público en red; mejorando su eficiencia a través de la generación de sinergias:
  - a) Oferta de una red integrada de transporte a los clientes.
  - b) Optimización por el uso compartido de infraestructuras y servicios TIC comunes.

### **7.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y LOGÍSTICA**

El uso de la tecnología, y más concretamente, la transmisión de la información, el control informático de las mercancías, y 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.

Tecnología e innovación son palancas fundamentales de competitividad y calidad, así como garantía de sostenibilidad y reducción del impacto medioambiental. Pero el Sector, con márgenes realmente estrechos, pocas inversiones y apuestas puede hacer por la innovación, y menos aún por la I+D. Además, la dispersión de tamaño de las empresas (multinacionales, empresas muy grandes y muchas pequeñas y medianas empresas) hace que las iniciativas en I+D+i sean muy diferentes, pero, en general, tímidas y hasta inexistentes. Es importante conseguir incentivar la innovación y no sólo la I+D más avanzada. La I+D es fundamental para crear un estrato básico sobre el que construir una sociedad del conocimiento y desarrollar una industria con carácter diferenciador, pero la innovación permite a las empresas e industrias progresar en el día a día y favorecer las mejoras de productividad y competitividad a través de la incorporación de tecnologías, no necesariamente "rompedoras", y de la mejora de los procesos. Así, de cara a potenciar la innovación, sería necesario incentivar con deducciones fiscales y bonificaciones en las cuotas de la Seguridad Social, como ya se hace con la I+D, los procesos e incorporaciones de tecnología innovadores. La articulación de estas deducciones y bonificaciones debería hacerse con un sistema de baja carga administrativa, pero que

garantizase la fiabilidad de que la información aportada corresponde, en efecto, a la introducción de medidas innovadoras. En este sentido, se podrían graduar las ayudas en función del grado de innovación introducido (adquisición de TICs, incorporación de software avanzado, reingeniería de procesos, etc.) y de la tipología de empresas (sector, tamaño, etc.).

Por otra parte, existe la necesidad de reintroducir mecanismos fiscales que supongan condiciones favorables para la adquisición de vehículos industriales menos contaminantes, ya que se trata de una inversión en activos que contribuye de forma importante a la renovación y modernización del parque móvil y a la mejora del medioambiente, en apoyo de un transporte sostenible que favorezca la seguridad vial y la reducción del nivel de emisiones de CO<sub>2</sub>.

Desde el sector se están poniendo numerosos esfuerzos en mejorar esta situación mediante:

- Diferentes modelos logísticos: consolidación de proveedores en origen, flujo tenso, cooperación entre operadores, etc. En definitiva, innovación en procesos que podrían ser incentivados.
- Utilización de tecnologías: en particular, tecnologías de movilidad, de optimización de rutas, planificación de transporte y logística; automatización de almacenes y centros de distribución. Algunas de estas tecnologías están ampliamente probadas y estandarizadas, pero su accesibilidad para muchas compañías es compleja debido a las elevadas inversiones. Sería necesario reforzar los programas que posibilitan financiación a las PYMEs, incluyendo la consultoría necesaria para una adecuada selección e implantación de tecnologías. Igualmente, la incentivación de la innovación a través de programas de deducciones en impuestos y cuotas de la SS, serían deseables.

Dentro del campo de la innovación, cabe mencionar la necesidad de armonizar a nivel comunitario la legislación sobre pesos y eliminar rupturas de mercado en el transporte internacional.

### **7.3. TRANSPORTE AÉREO**

El espíritu de innovación es inherente a la industria de la aviación. El transporte aéreo, por su propia complejidad, ha sido y es pionero en los avances tecnológicos en lo que comúnmente se denominan Sistemas Inteligentes de Transportes (SIT). El proceso continuo de innovación ha permitido a la aviación dar respuesta a los retos ambientales. La industria dedica el 15% de sus ingresos a la investigación, lo que se ha traducido en aviones más seguros, silenciosos, limpios y eficientes. Las aeronaves de última generación (A-380 y B-787) consumen menos de tres litros de carburante/100 pasajero kilómetro, un nivel de consumo claramente inferior al de cualquier automóvil compacto de hoy en día. A pesar del crecimiento del tráfico en una proporción del 5% anual, las emisiones de CO<sub>2</sub> crecen en torno al 3%. El sector se ha fijado el objetivo de crecimiento cero de emisiones de CO<sub>2</sub> en 2020, y de reducción del 50% de sus emisiones totales en 2050, respecto a 2005.

Actualmente, la hoja de ruta tecnológica pasa por introducir mejoras en el diseño de aviones, nuevos materiales y motores para conseguir aeronaves más ligeras, limpias, seguras, silenciosas y eficientes; por el uso de biocombustibles; por herramientas informáticas y de gestión que permitan manejar e integrar sistemas complejos de transporte; por la eficiencia operativa; y por el despliegue a gran escala de sistemas de movilidad inteligentes e interoperables como el sistema de gestión del tráfico aéreo SESAR, el proyecto tecnológico del Cielo Único Europeo. Es vital para la industria mantener las fases de desarrollo previstas, un retraso o desincronización de diez años en la fase de su despliegue podría generar en la Unión Europea un impacto negativo en el PIB de 150.000 millones de euros y una pérdida de eficiencia energética calculada en más de 150 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> (CESE).

## **8. RESPONSABILIDAD SOCIAL**

### **8.1. TRANSPORTE POR CARRETERA DE VIAJEROS**

El transporte por carretera de viajeros mediante el empleo de autobuses constituye una potente herramienta para la reducción de las externalidades negativas generadas por el transporte, al constituir éste el modo con menores costes externos.

En este sentido, se estima que, según datos referidos al año 2009, el transporte interurbano generó en España externalidades negativas por valor de 19.600 millones de euros, un 1,9% del PIB, constituyendo el vehículo privado el principal generador de las mismas (un 88% del total), no sólo por ser el modo mayoritario de transporte, sino por ser, junto con el avión, el que más impacto genera por viajero-Km. transportado (externalidades generadas por el autobús, 1,7 céntimos de euro por viajero-Km; Coche: 4,9 céntimos de euro; Tren: 1,9 céntimos de euro).

El hecho de que el autobús atendiera en 2009 a un tráfico de 57.233 millones de viajeros-Km., en lugar de haberlo hecho el vehículo privado, supuso para la sociedad un ahorro estimado de 1.831 millones de euros en términos de menores costes externos.

Realizando escenarios de sustitución modal, un trasvase del 10% del tráfico en vehículo privado al autobús supondría un ahorro en costes externos de 1.121 millones de euros.

Desde el punto de vista medioambiental, el autobús es el medio de transporte con menores emisiones de CO<sub>2</sub>, contribuyendo al cumplimiento de los compromisos medioambientales.

En este sentido, cabe destacar que, teniendo en consideración que el sector del transporte constituye el segundo sector emisor de Gases de Efecto Invernadero (GEI), contribuyendo en 2009 a más del 24% del total de emisiones, las emisiones de CO<sub>2</sub> por viajero-Km. del autobús son 6 veces menores que las del automóvil, con lo que la promoción del uso del autobús frente al vehículo privado es una herramienta eficaz para el cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>.

En 2009, el autobús evitó la emisión a la atmósfera de 6,7 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>, que se hubieran emitido si los usuarios del autobús se hubieran desplazado en vehículo privado.

Es por ello que el desarrollo de una política de promoción del uso del autobús que lograra que un 10% del tráfico en vehículo privado se realizara en autobús, supondría una reducción de emisiones de 4,1 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>. El equivalente al cumplimiento del 11% del objetivo anual global para el total de sectores difusos establecido en el Plan Nacional de Asignación 2008-2012.

Otro de los beneficios atribuidos a este sector del Transporte, es su contribución a la eficiencia energética.

En 2009, el transporte absorbió el 40% del total de energía consumida en España, siendo el transporte por carretera el modo predominante, responsable de un 33% del consumo total de energía, toda ella de productos derivados del petróleo en los que España tiene una alta dependencia energética.

Si tenemos en consideración que el autobús es tres veces más eficiente que el vehículo privado en términos de consumo de combustible por viajero-Km. transportado, el uso de autobús frente a la alternativa del vehículo privado supuso, en 2009, un ahorro de 1.287 millones de litros de

combustible, un 21% del objetivo anual para el sector transporte previsto en el Plan de Ahorro y Eficiencia Energética 2004-2012. En este sentido, si el 10% de los desplazamientos en vehículo privado se realizaran en autobús, se lograría un ahorro energético de 788 millones de litros de combustible, que equivale al 25% del objetivo de ahorro del conjunto del sector del transporte.

## **8.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y LOGÍSTICA**

En el sector del transporte y la logística en España se observan unos síntomas preocupantes que afectan a la rentabilidad de las empresas, a las condiciones laborales de los trabajadores, al empleo y, en definitiva, a la sostenibilidad de todo el sistema.

En todo caso, el sector reconoce que la responsabilidad social de las empresas es un aspecto básico de cara a asegurar la sostenibilidad del sector, si bien es cierto que existe una complejidad importante para la aplicación práctica de un Código que pueda afectar de igual manera a todas las empresas, con independencia de su tamaño.

Con este convencimiento, ciertas organizaciones del sector han elaborado una declaración de sostenibilidad, ética y responsabilidad en la cadena del transporte y logística de España. Esta declaración se basa en una serie de principios, denominados principios SER (Sostenibilidad, Ética y Responsabilidad) que quieren ser un marco de referencia y autoevaluación para un sector, que precisa:

- Entender la esencia de la responsabilidad: al afectar esta actividad a grupos de personas, es preciso que el impacto sea lo más positivo posible, minimizando los aspectos negativos.
- Que la creación de riqueza sea para todos; que todos ganen.
- Que las decisiones sean limpias y transparentes.
- Que se cuide la vida y la integridad personal.
- Que se respete a cada grupo de influencia.
- Que se cuide el entorno.
- Que se compre y se venda de forma justa.

Desde el cumplimiento de estos principios, será el sector el demostrador y garante de su verdadero compromiso con el respeto a las personas, al medioambiente y al propio sector, pues el comportamiento ético en la forma de hacer negocios es la base, condición necesaria, de un sector sostenible. Como desarrollo de estos principios, el *sello e*, de excelencia empresarial en logística y transporte, impulsa y certifica -auditando su cumplimiento mediante entidades certificadoras inscritas en el ENAC- la apuesta empresarial por valores como la calidad, el respeto medioambiental, el compromiso social, la transparencia en la forma de actuar, la apuesta por la innovación y el respeto a la libre competencia.

Desde el punto de vista medioambiental, la intensidad de CO<sub>2</sub> emitida por el transporte de mercancías por carretera depende en gran medida de la ocupación, el peso y la velocidad del vehículo, el combustible utilizado y la distancia recorrida. Por ello, las empresas trabajan en una adecuada planificación, mejoras de los procesos y nuevas tecnologías para optimizar la ocupación de los vehículos y reducir sus recorridos, sobre todo en vacío.

En todo caso, en términos de calidad del aire, el transporte por carretera es cada vez menos contaminante, 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.

### 8.3. TRANSPORTE AÉREO

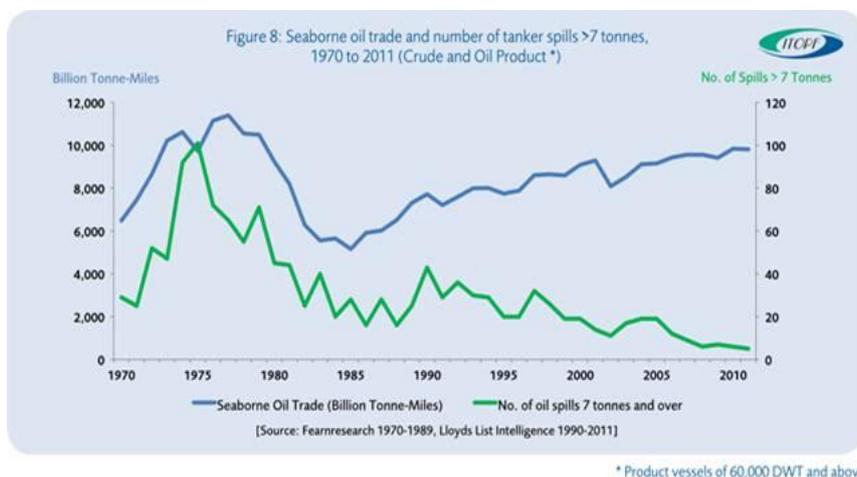
Las compañías aéreas entienden la RSC de manera transversal, como un compromiso compartido para la creación de valor económico y social, respetuoso con el medio ambiente y en fluida relación con sus respectivos grupos de interés (clientes, accionistas, empleados, organizaciones sindicales y patronales, proveedores de servicios, administraciones públicas, otros agentes del sector y la industria turística, medios de comunicación...).

### 8.4. TRANSPORTE MARÍTIMO

Históricamente, los derrames accidentales de hidrocarburos a la mar han sido tradicionalmente causa de una imagen negativa del transporte marítimo en los medios de comunicación, aspecto que no se corresponde con la realidad.

Como consecuencia de una normativa internacional cada vez más exigente y de unos instrumentos de control de su cumplimiento cada vez más eficaces, se ha conseguido que los derrames accidentales de hidrocarburos al mar procedentes de petroleros se hayan venido reduciendo constantemente y, en 2012, alcanzaron un nuevo mínimo histórico. Según las últimas estadísticas de ITOPF (International Tankers Owners Pollution Federation), no se produjo ningún derrame calificado como "importante" (de más de 700 toneladas) y sólo 7 vertidos de escasa importancia, con un total de menos de 1.000 toneladas vertidas en todo el año, cifra que constituye el record mínimo histórico desde que se registran estas estadísticas, a comienzos de los años 70.

Como se aprecia en el gráfico adjunto, mientras disminuyen los vertidos (línea verde), aumenta la actividad de transporte marítimo de crudo y productos del petróleo, que alcanzó en 2012 la cantidad de 2.726 millones de toneladas y 11,4 billones de toneladas milla. El volumen de crudo vertido al mar durante el año 2012 representa menos de un tercio de la millonésima parte de la cantidad de petróleo transportado por mar.



Como señala ITOPF en su informe, estas cifras demuestran el compromiso de las navieras que operan petroleros, de sus tripulaciones y de los gobiernos, quienes trabajan continuamente para mejorar la seguridad y el respeto al medioambiente. Para apreciar en toda su magnitud esta mejoría, cabe indicar que en el promedio de la década de los años 90, se derramaron un promedio de 113.000 toneladas/año de hidrocarburos. La cifra de 2012 fue menos del 0,9% de dicha cifra.

A estos avances habría que sumar los convenios marítimos internacionales que se han adoptado en los últimos años sobre materias tan importantes, desde el punto de vista medioambiental, como el reciclaje sostenible de los buques, las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera, la gestión de aguas de lastre para evitar el transporte de especies marinas que pueden ser dañinas en otros ecosistemas, etc. Todo ello permite afirmar que la huella medioambiental del transporte marítimo se ha reducido drásticamente, especialmente en los últimos 15 años.

Por otra parte, las empresas navieras españolas se sitúan, también en este campo, entre las mejores del mundo, como lo demuestra el hecho de que, en el presente año 2013 -y ya por séptimo año consecutivo- la bandera española figure en la Lista Blanca del Memorándum de París sobre Control por el Estado del Puerto, que recoge los países con flotas más seguras y sostenibles.

## **9. ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO DE MERCANCÍAS Y POSTAL**

### **9.1. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y LOGÍSTICA**

Existe la necesidad de simplificar la normativa de transportes y medioambiente a nivel estatal y de CC.AA., dada la dispersión de competencias y de aplicación de criterios de interpretación sobre la normativa vigente.

De igual forma, se necesita armonizar los criterios para regular el transporte urbano y el reparto de mercancías en las poblaciones, aplicando los márgenes de flexibilidad suficientes para situaciones concretas de carácter local.

#### **9.1.1. Ámbito postal.**

Tras la plena liberalización del sector postal exigida por la Directiva 2008/6/CE, el objetivo tanto de la nueva normativa postal nacional como del regulador postal debería ser de forma prioritaria proteger la viabilidad del mercado postal y el desarrollo armónico del mismo en un marco de libre competencia y no la viabilidad de CORREOS, operador público histórico que ha de enfrentarse a una nueva realidad una vez desaparecidos –supuestamente- sus derechos especiales y exclusivos.

Pues bien, tras la promulgación de la nueva Ley Postal Española no se está en presencia de un nuevo marco que persiga la plena realización del mercado postal o la generación de negocio, empleo y competencia real en el mismo -como es el objetivo principal de la Directiva 2008/6/CE- sino que, por el contrario, se da una situación que sigue favoreciendo a CORREOS por las siguientes razones:

- Compensación en exceso del Servicio Público Universal (S.P.U.) que pueden suponer ayudas de Estado ilegales.
- CORREOS ostenta el derecho exclusivo a distribuir con presunción de veracidad y fehaciencia escritos dirigidos a las Administraciones Públicas u organismos judiciales.
- La exención de cuantos tributos graven la actividad vinculada al S.P.U. otorga una ventaja que supone una distorsión de las condiciones de competencia.
- El acceso de terceros a la red postal de CORREOS no es económicamente viable para los únicos operadores que pueden acceder a ella -los que tienen autorización singular-, con lo que no se estimula la competencia.
- La normativa aduanera que afecta a los envíos postales no toma en cuenta la nueva realidad tras la liberalización plena del sector postal, por lo que las aduanas siguen siendo un elemento de desventaja competitiva.
- Trato favorable a CORREOS en los concursos públicos imponiendo condiciones excluyentes para el resto de Operadores.

Asimismo, con respecto a CORREOS debe ponerse de manifiesto:

- Gestión ineficiente: existe un exceso de inversión y de instalaciones infrautilizadas, en proporción al volumen de objetos, de personal (76% del Presupuesto) y de administración, agravada por la falta de estabilidad de los equipos directivos.

- Precios predatorios: con descuentos que actúan como una barrera anticompetitiva e incrementan la carga que ha de soportar CORREOS como operador designado. A ello se añade que los precios de los servicios postales en España se han mantenido artificialmente bajos, con fin de impedir la competencia. Es de destacar al respecto la multa de 4.800.000 euros impuesta por la Comisión Nacional de la Competencia en su Resolución de 23 de agosto de 2011, al considerar acreditado el incumplimiento por parte de Correos de un Acuerdo de Terminación Convencional.
- Ventajas injustificadas: como la disponibilidad de una red sufragada con fondos públicos, el uso de infinidad de instalaciones municipales a coste cero, las diferentes cargas sociales existentes entre los empleados funcionarios públicos y contratados laborales, etc.
- Incumplimiento de una Contabilidad Analítica adecuada y pública que permita conocer el coste real del S.P.U., así como el trasvase de costes, recursos y financiación a sus filiales (algunas con pérdidas superiores a 200 Mill. de euros en los últimos 8 años) que compiten en mercados privados, con ventajas competitivas frente al resto de empresas.

Asimismo, se echa de menos que la Comisión Nacional del Sector Postal, concedora de toda la problemática apuntada, adopte por iniciativa propia las acciones pertinentes para lograr los objetivos apuntados por la Directiva 2008/6/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de febrero de 2008, por la que se modifica la Directiva 97/67/CE en relación con la plena realización del mercado interior de servicios postales comunitarios y, en definitiva, para lograr un desarrollo armónico del mercado postal.

Por ello, las empresas trabajan en una adecuada planificación, desarrollo de procesos y nuevas tecnologías, con el fin de mejorar la ocupación de los vehículos y reducir sus recorridos, sobre todo en vacío.

Por otra parte, se proponen las siguientes actuaciones al respecto al S.P.U.:

- Replantearse, por obsoleto (en un mundo digitalizado), la necesidad de financiar el S.P.U. teniendo en cuenta que existen numerosas empresas privadas que prestan este servicio.
- La Administración Pública debe tomar medidas para reducir de forma drástica su aportación al S.P.U. que, sorprendentemente, ha ido aumentando a pasar de la bajada tan importante de los envíos postales que se realizan, como muestra la siguiente tabla:

	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Financiación S.P.U. (M €)</b>	87,0	94,7	120,2	142,6	222,4

- Siendo el S.P.U. utilizado en un 82%, sobre todo por las grandes empresas (que tienen un descuento del 70% sobre tarifa), el Gobierno debería efectuar un replanteamiento de las tarifas del correo español.
- Existe un retraso injustificado por parte del Gobierno en la aprobación del Plan de Prestaciones del Servicio Postal Universal y Contrato Regulador.
- Por último, se precisa la modificación de los códigos postales, a fin de simplificar y optimizar los procesos de planificación, geolocalización y reparto de las mercancías.

### 9.1.2. Urbanismo.

Una parte sustancial de la actividad de transporte y la logística se desarrolla en torno a y dentro de las ciudades y, en general, núcleos urbanos de todo tipo. Esto es así porque se deben abastecer tiendas y supermercados, comercios de todo tipo, locales de ocio y restauración en los que los ciudadanos habitantes de dichos núcleos adquieren y consumen sus productos (comida, prendas de vestir, útiles de todo tipo,...). Llegar con las mercancías a estos puntos (en modelos Business-to-Business -B2B-) o a los domicilios de los consumidores (modelos Business-to-Consumer -B2C-, cada vez más frecuentes con el auge del comercio electrónico), exige incorporar los flujos de distribución urbana capilar en los planteamientos urbanísticos y en las decisiones administrativas que se toman en la ciudad.

A este respecto, cabría destacar las siguientes actuaciones propuestas:

- **Planeamientos urbanos nuevos:** en los nuevos barrios, se debería contemplar una mínima infraestructura logística que posibilitara un racional ordenamiento de su vida, minimizando los problemas de congestión que, inevitablemente, se vienen produciendo con el crecimiento de población de esos barrios. Así, se debería dotar a los barrios de una estructura comercial ordenada y lógica, con la exigencia de mantenimiento por parte de los locales comerciales de una cierta capacidad de almacenaje (razonable, que encuentre el equilibrio entre unas frecuencias de reaprovisionamiento que no interfieran en la vida de los barrios y la necesidad de mantener los stocks al mínimo) y que posibiliten modelos logísticos alternativos, como la distribución nocturna o la distribución cooperativa. En estos nuevos barrios, se deberían estructurar áreas de carga y descarga adecuadas, incluso almacenes compartidos y estructuras logísticas basadas en vehículos eléctricos. Una ordenación a priori que contemple estos aspectos, permitiría, posteriormente, que los flujos logísticos del barrio se desarrollen con la máxima eficiencia.
- **Áreas comerciales:** los grandes centros comerciales llevan desarrollándose en España desde hace más de 30 años. En la actualidad, siguen creciendo con modelos más sofisticados en los que la oferta de comercio (hipermercado, tiendas de todo tipo) se entrelaza con la de ocio (cines y restaurantes). Estas gigantescas estructuras comerciales demandan la construcción de nuevas infraestructuras que, rápidamente, al ser utilizadas por ingentes flujos de vehículos privados, quedan colapsadas. Pero, además, en ningún caso se ha planteado un flujo logístico coherente para un suministro racional que no interfiera con los flujos de los usuarios y con la propia actividad comercial. Será necesario considerar en los nuevos desarrollos comerciales que se pudieran producir unos espacios logísticos adecuados, dotados de equipamientos y tecnologías que faciliten las labores de carga y descarga, de los reaprovisionamientos y flujos de devoluciones.
- **Almacenes urbanos de distribución:** se debe apostar por áreas urbanas en el centro de las poblaciones que sirvan como punto de consolidación y redistribución de la mercancía, y desde las que los vehículos limpios puedan realizar la distribución de última milla. Los modelos de negocio de estas plataformas urbanas deben garantizar su sostenibilidad sin aportaciones públicas adicionales. El desarrollo de pruebas piloto para testear diferentes modelos, con análisis previos de los flujos de mercancías de la zona "afectada" y determinación del modelo logístico a aplicar serán determinantes para el éxito de estas infraestructuras. Las Administraciones deben impulsar y favorecer estas pruebas piloto y la instalación de las plataformas urbanas de distribución.
- **Vehículos limpios:** existe una fuerte apuesta por el vehículo eléctrico recargable que requiere una infraestructura de recarga no disponible en la actualidad. En menor

medida, esto es aplicable a otras fuentes de suministro de combustibles alternativos que requieren mayor número de puntos de suministro para ser operativos. Pero en el caso del vehículo eléctrico, esta necesidad es aún más imperiosa. Será necesario desarrollar la infraestructura, los modelos de negocio de la carga de baterías o devolución de energía a la red. Aún más, como ya se indicaba anteriormente, es fundamental que, mientras los precios y costes de explotación de los vehículos limpios se aproximan a los convencionales, se pueda promocionar la adquisición de estos vehículos mediante incentivos impositivos (eliminación de determinadas tasas, como el impuesto de tracción mecánica o la posibilidad de aparcar libremente para operar en zonas de pago) y operativos (acceso fuera de hora a zonas restringidas, por ejemplo).

- Infraestructuras viarias: Zonas reservadas de carga y descarga, carriles multiusos, Zonas Urbanas de Atmósfera Protegida (ZUAP), áreas peatonales, controles semafóricos, uso de Tecnologías Inteligentes de Transporte (ITS). Se propone coordinar el uso de las infraestructuras entre los diferentes usuarios y en función de horarios, dotándolas al mismo tiempo de tecnologías que permitan la interacción de los usuarios con las mismas, a fin de maximizar su utilización, pero sin caer en la congestión de las mismas ni penalizar la productividad del reparto.
- Modelos colaborativos con la administración: se propone continuar y extender a otros municipios experiencias como el taller de carga y descarga promovido por el Ayuntamiento de Madrid, en el que todos los agentes (comerciantes, autoridades municipales y policiales, vecinos, operadores de transporte y la logística, sindicatos) intervienen y ofrecen una serie de soluciones consensuadas que intentan resolver los conflictos de interés entre cada uno de los agentes involucrados en las tareas de distribución urbana.
- Armonización de la normativa municipal: se precisa una armonización de la normativa municipal en lo referente a la distribución urbana de mercancías, incluyéndose medidas especiales que reconozcan la importancia y necesidad de esta actividad en la vida económica de las ciudades y que contribuyan a la mejora de la eficiencia y sostenibilidad de la misma, de acuerdo con los agentes involucrados. Entre éstas, favorecer y armonizar las normativas para la distribución de mercancías en horas valle.

## 10. ENTORNO LEGISLATIVO

### 10.1. TRANSPORTE POR CARRETERA DE VIAJEROS

En España se da una doble paradoja en lo referente a la regulación del transporte colectivo y a las fórmulas de gestión. Por un lado, en el caso del transporte interurbano, de manera recurrente, desde algunos ámbitos se aboga por la eliminación de la regulación actual sustentada en el modelo concesional de "competencia por el mercado", permitiendo la libertad de entrada de operadores y la competencia en el mercado. Por otro, y en el ámbito del transporte urbano y metropolitano, se mantiene en algunos casos, la provisión del servicio en régimen de monopolio por parte de empresas públicas.

En ambos casos, el modelo concesional (bien articulado) ha mostrado su superioridad en términos de coste y de calidad frente a la desregulación y el monopolio de gestión público, erigiéndose en una herramienta para garantizar un transporte público eficiente.

En el caso del transporte interurbano:

- El sistema concesional ha permitido menores tarifas que en otros países europeos que han optado por la desregulación. Así, en paridad de poder adquisitivo, los precios en España son un 25%-55% inferiores a los de países como Reino Unido o Suecia (a pesar de la introducción de servicios low-cost).
- En España, la red y la oferta de servicios de autobús es mucho más amplia que en otros países donde se ha desregulado el mercado, y en los que han tenido lugar reducciones de oferta y de tamaño de la red, que en algunos casos ha obligado a la Administración a incorporar subvenciones -vía subvención directa (como en Suecia)- o Quality Partnership en servicios de corto recorrido (como en el Reino Unido).
- En España, donde el mayor control de la Administración permite asegurar el nivel de oferta en todas las regiones, la accesibilidad a todo el territorio es mayor. La longitud total de las concesiones estatales a finales de 2010 superaba los 80.000 kilómetros, extensión que el modelo concesional ha permitido crecer en un 7% frente a las reducciones en otros países.
- La flota de vehículos en España es notablemente más moderna que en otros países debido a los requisitos de los concursos y a un mayor control sobre los operadores por parte de la Administración. Así, la media es de menos de 6 años de antigüedad frente a los casi 8 años en la mayor parte de los países del entorno. El hecho de disponer de una flota moderna redundaba en: (1) un servicio de mayor calidad y confort para los usuarios; y (2) un servicio medioambientalmente más sostenible, debido al mayor grado de penetración de las normas EURO IV y EURO V en los motores disponibles en el mercado.
- La gran evolución tecnológica de los vehículos de los últimos años, tanto en lo relativo a la seguridad activa como pasiva, el fuerte desarrollo experimentado de las infraestructuras en nuestro país y la mayor profesionalización y formación de los conductores, han hecho que el transporte de viajeros por carretera se haya convertido en uno de los modos de transporte más seguro. Para garantizar la competitividad de este modo es necesario en las vías de alta capacidad elevar el límite de velocidad hasta los 120 km/h.

En el campo del transporte urbano, las experiencias de las ciudades con servicios urbanos concesionados demuestran que:

- No hay diferencias ni en calidad ni en precios, entre los servicios de transporte provistos a través de empresas municipales y los concesionados. No en vano, los municipios mantienen en todo caso el control sobre la oferta, imponiendo a las empresas concesionarias los requisitos en términos de frecuencias, horarios, tipología de flotas, nivel tarifario, etc.
- Sí parece ofrecer ventajas en términos de menores costes. Así, y según los datos del Observatorio de la Movilidad Metropolitana, los costes de explotación por vehículo-km. son sistemáticamente inferiores en las ciudades donde el servicio se presta a través de una concesión, con diferencias de hasta el 50%. En un servicio que, en el conjunto de municipios españoles, tiene un coste operativo anual superior a los 2.500 millones de euros, ganar unos puntos porcentuales de eficiencia tiene un impacto importante, y puede ser clave para garantizar el mantenimiento de un servicio esencial para la competitividad de nuestras ciudades, sin lastrar la competitividad de la economía ni comprometer la sostenibilidad financiera de los municipios.

Por todo lo anterior, parece evidente que el modelo concesional permite conjugar las ventajas de la competencia (menores costes y mejores servicios), con el control de la calidad por parte de las Administraciones Públicas. Para que este modelo funcione correctamente y permita ganancias de eficiencia que se trasladen al usuario final vía menores tarifas (en el caso del transporte interurbano) o menores subvenciones (en el caso del transporte urbano) es necesario:

- El desarrollo de sistemas de *yield management*, de modo que por medio de la flexibilización de tarifas se incremente el rendimiento económico y se gestione de un mejor modo la demanda. Así, deben flexibilizarse las tarifas mediante una gama de alternativas de modo que, sin incrementar la tarifa media, se pueda discriminar la tarifa en periodos punta-valle-llano y así poder competir en posicionamiento vía precio con otros productos como el tren o el avión.
- El desarrollo de alianzas entre operadores que permita una comercialización más cercana al ciudadano y un mayor desarrollo de los efectos de explotación en red, permitiendo atender conjuntamente tráficos superpuestos de concesiones distintas previo acuerdo (código compartido).
- Mayor flexibilidad para tramitar cambios de oferta y modificaciones del título concesional que supongan una modernización de las concesiones. En especial, flexibilidad para adaptar la oferta de la carretera en casos concretos de cambios relevantes en el servicio de los competidores.
- Una mayor integración de los servicios regionales y de larga distancia que facilite una mayor eficiencia y accesibilidad en áreas de baja densidad de población; para ello, es necesaria mayor coordinación administrativa y flexibilidad en el modelo regulatorio.

Por otro lado, y para que el servicio sea atractivo para los operadores privados, es necesario garantizar:

- El equilibrio económico de las concesiones con la introducción de fórmulas de actualización de tarifas adaptadas a la realidad, con revisión a principios de año (y no en abril) y cláusulas de revisión extraordinaria cuando los principales costes, como el combustible y la mano de obra, sufren variaciones notables a lo largo del año. Este

equilibrio económico no se ha garantizado en el pasado. Así, en el caso de las concesiones estatales, en el periodo 2003-2011 los costes crecieron un 38,7%, mientras el incremento tarifario ha sido del 24,8%, dando lugar a un déficit tarifario de 13,94 puntos porcentuales, que ha seguido incrementándose como consecuencia del alza en el precio del petróleo y la eliminación del gasóleo profesional.

- La solución del problema de morosidad de las Administraciones Públicas, que asciende a alrededor de 1.100 millones de euros, lo que supone un 29% de la facturación anual total del sector, de los cuales un 70% procede de Corporaciones Locales por los servicios de transporte urbano, y el 30% restante de las Comunidades Autónomas, fundamentalmente en concepto de transporte escolar. La solución de este problema pasa por:
  - a) En el corto plazo, habilitar líneas extraordinarias de crédito que permitan saldar las deudas pendientes.
  - b) En el medio plazo, y en el caso del transporte urbano, aprobar una Ley de Financiación del Transporte Urbano que provea de un marco de financiación suficiente y estable al sector, y en el que dicha financiación se asigne siguiendo criterios de incentivación de la calidad y de la eficiencia en la provisión del servicio, con un tratamiento no discriminatorio entre empresas públicas y privadas.

## **10.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y LOGÍSTICA**

En estos momentos en que muchas de las reglas de juego son cambiantes e impuestas desde la Unión Europea, gran parte del contenido de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres ha tenido que ser adaptado al contenido de los Reglamentos europeos, tales como los recientemente publicados de Acceso a la Profesión y al Mercado.

Como resultado de introducir estas modificaciones en la LOTT, cabe plantearse proceder a modificar igualmente las Órdenes Ministeriales que regulan las Autorizaciones de Transportista.

A principios de 2011, después de un proceso dilatado de análisis y debate entre el Comité Nacional y la Dirección General de Transporte Terrestre, se llegó a un acuerdo para trasladar también a la LOTT las modificaciones del régimen sancionador pactadas, adaptando la tipificación de las faltas y la cuantía de las sanciones a la realidad del momento y a los referentes del entorno europeo.

Dentro del proceso de revisión y actualización del contrato de transporte, se deben contemplar, entre otras materias: la adaptación a las necesidades del sector del contenido de la Ley de lucha contra la morosidad en cuanto a plazos de pago y la aplicación de la revisión de los precios del transporte en referencia a la variación de los precios del combustible.

De cara a eliminar el descomunal incremento de la burocracia exigida por la Administración Central y Autonómica 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.

También cabría la posibilidad, en aras a la simplificación, de adoptar el sistema previsto en los artículos 11.5 y 12.3 del Reglamento (CE) 1.071/2009. Este sistema consiste, de una parte, en imponer a las empresas titulares de una autorización la obligación de comunicar a la

Administración, en un plazo igual o inferior a veintiocho días, cualquier cambio en los datos que figuren en el correspondiente registro electrónico nacional -en el caso de España, el Registro de Empresas y Actividades de Transporte- que afecten a las autorización; y de otra parte, en reservarse la Administración la posibilidad de realizar "controles particulares" para comprobar, en casos debidamente justificados, si una empresa cumple las condiciones en base a las cuales le fue otorgada la autorización.

Asimismo, resulta necesario hacer hincapié no sólo en la reducción de las cargas administrativas y fiscales soportadas en todas las actividades realizadas sino también, en la reducción y simplificación de la carga regulatoria soportada por las empresas, pues la complejidad hace que se generen costes innecesarios. Igualmente, resulta de especial interés realizar un esfuerzo por parte de la Administración Pública en todos sus niveles para la efectiva implantación y desarrollo de una administración electrónica eficiente. Se ha de instar a la Administración a que mancomune servicios para poder aprovechar las sinergias y economías de escala, con el objeto de ofrecer servicios racionales y fiscalmente sostenibles.

En otro orden de consideraciones y en el mismo ámbito aduanero, se hace de todo punto necesario alcanzar la cooperación entre las diferentes autoridades que intervienen en las operaciones aduaneras de importación y exportación para conseguir lo que se denomina "*Ventanilla Única*", y con ello evitar los importantes incrementos de costes y retrasos que la descoordinación en esta materia implica para la disponibilidad de las mercancías y, en su caso, para su salida con dirección a terceros países. Todo ello viene avalado por lo establecido en el nuevo Código aduanero modernizado en el que se establece que la autoridad aduanera será la encargada de esa coordinación para conseguir que los controles de las mercancías sujetas a autorización previa de farmacia, sanidad, soivre y fitosanitario, se realicen en el mismo momento y en el mismo lugar que los controles aduaneros.

Se entiende necesaria la puesta en práctica de diversas acciones dirigidas a la consecución de las siguientes prioridades:

#### **10.2.1. Unidad operativa de mercados.**

Poner fronteras a los flujos logísticos y de transporte no tiene sentido en un entorno globalizado. Los operadores logísticos y de transporte se responsabilizan de planificar y ejecutar las operaciones que posibilitan la fluidez de los movimientos de mercancías y la información. La velocidad y la precisión son características que las cadenas de suministro exigen para ser competitivas. Por ello, no tiene sentido que las reglas de juego deban cambiar, bien por interpretaciones localistas, bien por criterios políticos de alcance limitado, poniendo obstáculos a los flujos de mercancías, ralentizando su marcha u obligando a la creación de fuertes estructuras burocratizadas alrededor de esos flujos para poder garantizar su funcionamiento sin paradas entre regiones.

Es necesaria una homogeneización de las normativas y regulaciones Estatal, Autonómicas y Locales. Así, por ejemplo, las limitaciones a la circulación de mercancías en determinadas fechas (sin coherencia entre CC.AA.), las festividades locales y regionales no coincidentes, las diferentes interpretaciones en las normas de transporte, en la concesión de autorizaciones administrativas (incluyendo licencias, permisos, etc.), múltiples fiscalidades, crean inseguridad jurídica y, en definitiva, son barreras a la competitividad.

#### **10.2.2. Aduanas.**

La búsqueda del crecimiento, la dinamización y la competitividad del comercio exterior en España pasa inevitablemente, entre otros factores, por la integración de las actividades de las Aduanas en la cadena de distribución logística internacional. Las Aduanas son unas partícipes claves en dicha cadena y constituyen un elemento de extraordinaria importancia dentro del

proceso logístico que traspasa las fronteras. Un servicio aduanero que no es eficiente puede perjudicar la reducción de costes y los tiempos de tránsito y almacenamiento que se han podido conseguir con esfuerzo en otras etapas de la cadena de distribución logística internacional.

En este sentido, puede afirmarse sin riesgo a equivocarse, que la Administración Aduanera española es una Administración eficiente que ha estado, desde hace años, a la vanguardia de los procesos de implementación de las reformas normativas generadas desde las Instituciones comunitarias europeas, en particular en el ámbito de la aplicación de las tecnologías de la información, lo que, sin duda, ha facilitado la deseable apertura e integración de la economía nacional a nivel mundial, posibilitando la expansión del comercio exterior español.

No obstante, la creciente amenaza del terrorismo internacional y del crimen organizado añade impedimentos al trasiego natural de mercancías a nivel global, y sitúa a la Aduana en el trance de superar el reto de ofrecer la facilitación en la tramitación aduanera de la mayor parte de los movimientos de mercancías y, a la vez, controlar, identificar y atender los riesgos que para la seguridad representa un pequeño porcentaje de estos movimientos y que supone un verdadero peligro para la sociedad. Ello, sin duda, exige la colaboración eficaz en el plano nacional e internacional de la Aduana, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y los operadores que participan en el proceso logístico internacional.

La gestión de riesgos por la Aduana se alza así como uno de los principales instrumentos de la cooperación aduanera moderna, permitiendo ejercer los controles adecuados y obstaculizando al mínimo el comercio legítimo. Con la aplicación y utilización de programas de gestión de riesgos, la Aduana puede determinar las mercancías y las empresas que cumplen la legislación aduanera y que, por consiguiente, dan confiabilidad al representar un escaso riesgo a efectos de control.

En este sentido, se han de apoyar los trabajos que la Comisión Europea, a través de la Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera, está llevando a cabo sobre la evaluación del riesgo de datos avanzados para identificar dispositivos potencialmente destructivos, dado que el tiempo, la calidad de la información y la precisión de los datos son los elementos más decisivos en la aplicación de controles aduaneros y de gestión de riesgos eficaces y rentables. No obstante, al objeto de determinar el tiempo preciso para realizar la gestión de riesgos, la Administración Aduanera deberá tratar la cadena logística internacional como una actividad comercial integrada.

Por ello, la propuesta de la citada Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera sobre la evaluación de riesgos de datos avanzados de los envíos exprés-courier con cuatro horas de antelación a la carga del avión podría afectar seria y negativamente a la actividad de las empresas usuarias de los servicios exprés-courier internacionales. Tales empresas usan estos servicios para asegurar que su cadena de suministros y procesos operativos funcionen lo más eficientemente posible, por lo que de implementarse la propuesta, se verían seriamente afectadas por el retraso en los tiempos de tránsito de los envíos urgentes, especialmente en la Unión Europea, donde la coordinación del Sistema de Control de la Importación (ICS) no está todavía consolidada entre los distintos Estados miembros. No puede obviarse que una de las contribuciones más importantes que la industria del envío urgente hace a la economía europea es ayudar a las empresas que usan sus servicios a competir en un mercado cada vez más global.

Se hace pues, necesario, establecer un proyecto piloto que previamente valore el impacto que puede tener una gestión de riesgos como la que propone la Comisión Europea sobre las empresas que utilizan los servicios exprés-courier internacionales, como paso previo a su implantación.

En el ámbito del transporte aduanero, se considera conveniente la facilitación de los trámites a través de las nuevas tecnologías mediante la implantación del sistema de predeclaración TIR-EPD.

### **10.2.3. Seguridad en la cadena de suministro.**

Las cadenas de suministro pueden ser vulnerables en muchos sentidos a acciones delictivas. A raíz de determinados sucesos, principalmente los atentados del 11-S en Nueva York, los cruces de frontera por parte de las mercancías se han vuelto a convertir en verdaderas -quizás necesarias- barreras que frenan los flujos de las mercancías.

Las cadenas de suministro pueden ser atacadas y "cortadas", interrumpiendo así el suministro, por lo que pueden tener, en algunos casos, la consideración de estratégicas pues su interrupción puede limitar la llegada de productos básicos a la población. Igualmente, las cadenas pueden ser utilizadas para introducir explosivos o armas de cualquier tipo, así como otras sustancias que constituyen delito contra la salud pública o artículos cuya comercialización no es legal dentro de nuestras fronteras (falsificaciones, productos carentes de autorización o que incumplen las normativas comunitarias). Existen numerosas normas y procedimientos que pretenden garantizar la seguridad en las cadenas, incluso estableciendo certificaciones que garanticen que las relaciones entre dos extremos de la cadena por agentes certificados otorgan seguridad completa a ese tramo de la cadena.

Será necesario sin embargo, que los organismos internacionales trabajen en la homogeneización de normativas, regulaciones y estándares, públicos y privados (ISO 28000, normativa T.A.P.A., O.E.A.,...) existentes a lo largo de la cadena pues eso permitirá mayores facilidades en los agentes que se acogerán a una normativa común.

Almacenes y transportes son frecuentes objetivos de robos y asaltos, más o menos sofisticados, con mayor o menor grado de violencia. Las empresas se están concienciando, sobre todo medianas y grandes, de la importancia de introducir estrategias de seguridad en sus procesos, con la incorporación también de tecnologías y profesionales cualificados y hasta homologando ante los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado (CyFSE) a sus propios departamentos de seguridad. Estos departamentos de las empresas deben coordinarse.

El programa COOPERA de la Guardia Civil se ha mostrado como una eficaz herramienta para compartir información entre el sector y la Benemérita, pero es limitado ya que: (i) no abarca a otros cuerpos de seguridad y (ii) sólo admite la comunicación con Directores de Seguridad homologados por los CyFSE, lo cual deja fuera de la información, fundamentalmente, a las PYMES que no tienen capacidad de montar departamentos de seguridad potentes.

También las propias fuerzas de seguridad tendrían que coordinar mejor sus actuaciones entre los diferentes cuerpos y, en especial, la información que comparten, ya que esto ayudaría a la detención de bandas y mafias organizadas que se mueven con fluidez por todo el territorio del Estado. Adicionalmente, es necesario endurecer las penas por determinados delitos, ya que los delincuentes que actúan en el sector son conocedores de la levedad de las penas que se les imponen.

Otro elemento a considerar es el de la jurisdicción de los juzgados. Cuando un delito se denuncia en una comisaría o comandancia de la Guardia Civil, de dicho delito se interesa el juzgado provincial correspondiente, pero sin comunicación con otros juzgados es imposible determinar si el tipo de delito o los presuntos culpables identificados son parte de una secuencia mayor de delitos, lo que también permitiría aplicar penas más duras. Debe hacerse un esfuerzo, por tanto, en la modernización de la justicia, dotándola de medios suficientes y modernos para poder estar al nivel de la actual delincuencia.

En el ámbito interurbano, será fundamental desarrollar áreas de descanso seguras (ya existen estándares europeos al respecto), mientras que en las ciudades, nuevamente debe exigirse coordinación de las policías locales con los CyFSE y actuaciones decididas de las delegaciones del Gobierno en la prevención y actuación contra el delito que afecta al reparto.

### **10.3. TRANSPORTE AÉREO**

#### **10.3.1. Unión Europea.**

La legislación aeronáutica tiene un elevado componente internacional. En la Unión Europea hay una tendencia positiva a homogeneizar la legislación existente en materia de transporte aéreo, tanto por razones geopolíticas como de operatividad y garantía de la libre competencia.

#### **Comercio de emisiones.**

La industria de la aviación entiende que el cambio climático precisa de soluciones globales, no sólo europeas. Considera que la entrada en vigor el 1 de enero de 2012 del comercio europeo de emisiones para la aviación, supone una pérdida de competitividad para las compañías comunitarias, y no sólo por el hecho de que absolutamente todas sus emisiones pasan a estar incluidas en el esquema, mientras que las de sus competidoras no, sino porque hay tráficos intercontinentales de conexión que están afectados en muy diferente grado, según se trate de compañías comunitarias o no. Las amenazas de una mayoría de Estados, no comunitarios, de adoptar medidas de represalia contra las compañías europeas porque no aceptan el esquema de emisiones, ha conducido finalmente a la CE a flexibilizar su posición inicial, suprimiendo durante el presente año el carácter extraterritorial del esquema, que se aplicará de momento sólo a las emisiones de los vuelos comunitarios, a la espera de que la OACI acuerde antes de final de año una aproximación global de las emisiones de la aviación internacional.

En el caso probable de que no se produzca dicho acuerdo, España debería ejercer presión ante la Comisión Europea para evitar volver al esquema original, que reabriría el conflicto con el resto de Estados no comunitarios.

#### **Revisión del Reglamento 261/04 CE.**

La CE revisa desde el mes de abril el Reglamento 261/04. El trámite legislativo hasta su aprobación definitiva durará entre 12 y 15 meses. La Propuesta de revisión contiene una lista no exhaustiva de lo que se pueden considerar "circunstancias extraordinarias" más comunes, así como una limitación temporal y económica de la responsabilidad del operador, cuando acontecen sucesos de naturaleza imprevisible, tales como el cierre del espacio aéreo. También prevé indemnización económica al pasajero, dependiendo del retraso a su llegada (más de 5 horas para vuelos de corto y medio; más de 12 horas para vuelos de largo radio). Este escenario mejora la situación actual de tener que indemnizar al pasajero cuando el retraso es superior a 3 horas, independientemente de la distancia. Sin embargo, no aborda suficientemente los mecanismos de corresponsabilidad con el gestor aeroportuario, establece una corresponsabilidad entre las compañías aéreas en cuanto a los pasajeros en conexión (al margen de los estándares de la industria) que puede poner en peligro los actuales acuerdos interline, y limita la práctica común de la denominada "no show policy" (cancelación del segundo cupón si el pasajero no ha usado el primero).

#### **Implantación de la normativa europea de seguridad que regula los límites de actividad y descanso de tripulaciones.**

El 1 de octubre de 2012 la European Aviation Safety Agency (EASA) hizo público su dictamen final sobre Flight Time Limitations (FTL) (limitación de actividad y descanso de tripulaciones),

que armoniza el mosaico de normas nacionales existentes en la materia. El dictamen permite acelerar la implantación de la nueva normativa europea garantizando que esta norma es única para todos los países de la Unión Europea. Por debajo de estos límites, sólo deben quedar los convenios que pudieran establecer las empresas en el marco de la negociación colectiva laboral.

Este aspecto tiene especial relevancia desde dos puntos de vista complementarios:

- Con la creación de la EASA y la aparición de normas emanadas de esta Agencia, que deben ser asumidas íntegramente por todos los Estados de la Unión Europea, parece fuera de cualquier discusión que los requisitos de seguridad de las operaciones aéreas son únicos en todos los Estados miembros. No cabe invocar por parte de ningún Estado la seguridad para corregir ni siquiera interpretar estas normas. Los límites de actividad y descanso de tripulaciones son una de las normas reguladas inicialmente por los organismos de Aviación Civil de cada Estado y posteriormente por EASA.
- Cada compañía de cualquier Estado de la Unión desea competir en igualdad de condiciones con cualquiera otra de otro Estado, lo que exige que estas normas, de las que dependen en último término los requerimientos de tripulaciones necesarias para una operación determinada y, consecuentemente, la productividad de estas tripulaciones y sus costes, sean exactamente las mismas para todos los operadores, sea cualquiera el Estado que les otorgó su AOC.

### **Paquete aeroportuario.**

La Comisión Europea lanzó en diciembre de 2011 el Paquete Aeroportuario, que incluye la revisión de las normas comunitarias en vigor relativas a slots, ruido y handling. Tras un año de tramitación, la Comisión y el Consejo mantienen alguna discrepancia en los bloques de slots y ruido; el Parlamento rechazó recientemente en su totalidad la propuesta del Consejo en el bloque de handling, propuesta prácticamente idéntica a la de la Comisión.

- Propuesta de Revisión del Reglamento de SLOTS: la Comisión, el Consejo y el Parlamento coinciden en la necesidad de normalizar la práctica del "secondary Trading de slots" en los aeropuertos comunitarios y garantizar la independencia del coordinador.

Las principales discrepancias entre el Consejo y el Parlamento Europeo por un lado, y la Comisión por otro, se derivan del uso mínimo necesario de una serie de slots para garantizar el histórico en la temporada siguiente, y el número mínimo de slots para que se constituya una serie completa. La propuesta de la Comisión se alejaba de los estándares de la industria y no resolvía los problemas actuales de falta de capacidad en aeropuertos comunitarios. La postura del Parlamento y el Consejo sintoniza con las prácticas internacionales de los operadores aéreos y esa es la postura que ha de prevalecer.

- Propuesta de revisión del Reglamento de Ruido: los cambios introducidos pueden afectar negativamente a las compañías españolas. La Propuesta de la Comisión se aleja del concepto de "enfoque equilibrado" de la Directiva de 2002, que ha permitido manejar las cuotas de ruido en los aeropuertos comunitarios de forma positiva. Introduce una definición más estricta de aeronaves marginalmente conformes: aquellas con un margen acumulado inferior al Capítulo 3 de menos 10 de decibelios, o lo que es casi lo mismo, prácticamente sólo estarán exentas las aeronaves Capítulo 4. Consejo y Parlamento, por su parte, defienden una posición más flexible, alineada con la defendida por las compañías aéreas. En España y en el mundo operan aeronaves que todavía no cumplen con los requisitos del Capítulo 4 de OACI. El Reglamento resultante

no puede alejarse de estos estándares y ha de establecer reglas de juego comunes para todos los operadores, independientemente de su país de AOC.

Por otro lado, el Consejo y el Parlamento, en contra de la Comisión Europea y de la propia industria, no admiten que la Comisión cuente con un derecho de escrutinio previo sobre las restricciones operativas acordadas en un Estado miembro antes de ser impuestas. Este derecho de escrutinio es muy necesario para que la Comisión pueda garantizar, en el marco de los acuerdos de aviación que mantiene con terceros países, un acceso apropiado a los operadores no comunitarios.

- Propuesta de revisión del Reglamento de handling: se considera positiva una mayor liberalización de estos servicios, garantizando la calidad de los mismos. Sería necesaria también una mayor clarificación y transparencia de las condiciones de autohandling.

### **10.3.2. España.**

Como ya se ha señalado, hay en la Unión Europea una tendencia positiva a homogeneizar la legislación existente en materia de transporte aéreo, tanto por razones geopolíticas como de operatividad y garantía de la libre competencia. Las normas indicadas a continuación son un ejemplo que ilustra la necesidad de avanzar en esa dirección

#### **Proyecto de Real Decreto por el que se instrumentan mecanismos para mejorar la protección de los usuarios del transporte aéreo.**

El Ministerio de Fomento prepara un proyecto de Real Decreto por el que se instrumentan mecanismos para la mejora de la protección de los usuarios del transporte aéreo, al que las compañías aéreas y sus asociaciones han presentado observaciones. Contempla el borrador de RD, para las compañías que operen en España, la obligatoriedad de ofrecer a los usuarios un seguro opcional para un supuesto cese de operaciones, o en su caso, la constitución de un fondo de compensación. En ambos supuestos, parece que la medida contraviene la legislación comunitaria (Reglamento 1008/2008) y discrimina a las compañías comunitarias frente a las de terceros países. La propuesta fue estudiada y rechazada por la Unión Europea debido a su impacto negativo para aerolíneas y pasajeros. Las asociaciones internacionales de compañías aéreas se han opuesto repetidamente a cualquiera de estas dos fórmulas no sólo por su alto coste y su inviabilidad práctica, sino también por su efecto distorsionador de la competencia. La CE ha advertido al respecto que la normativa que regule esta cuestión debe ser aprobada por las instituciones comunitarias y no por normas de carácter nacional.

#### **Criterios de segmentación de precios para transporte de maletas (modificación de la Ley 1/2011, de 4 de marzo).**

Modificar la Ley 1/2011, de 4 de marzo, que en su disposición final segunda, punto 6, da una nueva redacción al artículo 97 de la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea, en la medida en que vulnera el Reglamento CE 1008/2008 y las leyes de libre mercado comunitarias. La citada disposición limita la libertad de las compañías para fijar las condiciones del transporte de maletas y contraviene el mencionado Reglamento. Se trata de ajustar la normativa española a la europea en materia de libertad de los operadores para fijar precios y criterios de franquicia de equipajes.

## **10.4. TRANSPORTE MARÍTIMO**

### **10.4.1. Espacio europeo de 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 apoya decididamente esta iniciativa y pide al Gobierno español su respaldo e impulso activo a la misma.

### **10.4.2. Regulación de emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte marítimo.**

El 1 de enero de 2013 entró en vigor el nuevo capítulo 4 al Anexo VI del Convenio MARPOL titulado "Reglas sobre la eficiencia energética de los buques", adoptado en julio de 2011 y que, en esencia, establece la obligatoriedad:

- Para buques nuevos, de obtener el índice de eficiencia energética calculado, que deberá ser igual o menor que el prescrito en las mencionadas Reglas.
- Para todos los buques, de elaborar y llevar a bordo un Plan de Gestión de la Eficiencia Energética.

En el ámbito europeo, en octubre de 2012, la Comisión anunció su intención de poner en marcha, a comienzos de 2013, un sistema de monitorización de las emisiones del transporte marítimo basado en el consumo de combustible, que concuerda con la propuesta presentada también en octubre en la OMI por los EEUU que, con el objetivo de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte marítimo, presentaron un programa de tres etapas: (i) recopilación de datos y establecimiento de unos niveles u objetivos de referencia; (ii) una fase piloto de prueba y, en su caso, revisión de dichos niveles; y (iii) una fase de aplicación completa y obligatoria.

Con esta propuesta no se impondría un techo o límite máximo de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo, ni se buscaría recaudar fondos mediante impuestos/tasas sobre el combustible o un régimen de comercio de emisiones.

### **10.4.3. Ampliación de los puertos y conexiones con Hinterland.**

A finales de 2007, la Comisión adoptó una Comunicación sobre Política de Puertos en la Unión Europea {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 unas Directrices sobre la aplicación de dichas Directivas que, sin menoscabar sus principios básicos, pretenden 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.

#### **10.4.4. 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, creado en la Ley 27/1992. Todos los Estados miembros de la Unión Europea 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 Unión Europea (en mayo de 2004), tuvo como consecuencia la aparición de dos registros europeos 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 Unión Europea 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 experimentado 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 REC, pero que, ante la pérdida de competitividad relativa de éste, se plantean ahora crecientemente 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 Unión Europea 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 de 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 este sentido, se proponen dos medidas a este respecto:

- Aumentar la bonificación en el IRPF de los oficiales nacionales de la Unión Europea 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: para reducir su coste económico para el Estado se solicita únicamente para los oficiales nacionales de la Unión Europea 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 Unión Europea 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 fonda sea europeo.

#### 10.5. TRANSPORTE FERROVIARIO

No está demostrado que necesariamente los esquemas que diferencian la gestión de los servicios de la infraestructura, como es el caso español, sean los que tengan más éxito. En los países de más éxito del ferrocarril, como Estados Unidos o Alemania, esa diferenciación no se produce.

#### **RAILWAY STRUCTURES AND OWNERSHIP OR INFRASTRUCTURE**

STRUCTURE	Ownership of infrastructure	
	PUBLIC	PRIVATE
INTEGRATED	Austria, Belgium, Germany, Estonia, Greece, Ireland, Italy, Luxembourg, Latvia, Lithuania, Hungary, Poland, Switzerland	Formerly Estonia
PARTIALLY SEPARATED	Czech, Rep., Finland, France, Slovenia	
FULL SEPARATED	Bulgaria, Denmark, Norway, Netherlands, Portugal, Romania, Spain, Slovakia, Sweden	(UK)

Sin embargo, tampoco puede procederse a una reintegración en estas condiciones, por lo que debería continuarse con el actual esquema de separación, pero haciéndola más real y efectiva. La separación debería abarcar también al regulador ferroviario, evitando todo tipo de solapamientos.

Cabría seguir el esquema de liberalización del mercado ferroviario del Reino Unido. Con una auténtica liberalización, se producirá un crecimiento, pero debe facilitarse esa liberalización de forma proactiva:

- Debe facilitarse el acceso al material ferroviario a todos los operadores.
- Hay que potenciar a los nuevos entrantes y propiciar una reestructuración, o una reingeniería interna en ADIF y el operador dominante RENFE OPERADORA, abarcando también las funciones de talleres y mantenimiento.
- Deben eliminarse las barreras normativas al transporte de mercancías peligrosas en el transporte intermodal para impulsar su desarrollo.
- Deben reducirse o eliminarse las restricciones de circulación para el transporte intermodal.
- Deben aplicarse en España incentivos para el transporte intermodal, como el "ecobono" o el "ferrobono" presentes en otros países europeos.
- Deben aplicarse ayudas a la inversión en material intermodal, justificadas por el bajo consumo energético de este tipo de transporte.

## **11. IMAGEN DEL SECTOR**

### **11.1. TRANSPORTE POR CARRETERA DE VIAJEROS**

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.

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

### **11.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y LOGÍSTICA**

El objetivo de mejora de la imagen del sector es todavía una asignatura pendiente.

El sector no está considerado por el entorno social, económico y por las Administraciones, con el suficiente reconocimiento, acorde al Valor Añadido que aporta al sistema económico y social, a través de la generación de empleo y garantía de abastecimiento de productos de consumo.

El transporte por carretera profesional es hoy en día un instrumento de producción esencial que une empresas y mercados y constituye uno de los principales agentes de una movilidad segura, económica y asequible. Existe una clara relación directa y recíproca entre el volumen de transporte por carretera y el crecimiento del PIB. Por lo tanto, es necesario que se tomen las medidas adecuadas para no imponer más restricciones a este sector, ni aumentar su fiscalidad, y apoyarlo activamente a través de las acciones adecuadas.

El transporte por carretera es un instrumento no subvencionado, que une todas las empresas de todas las regiones con todos los mercados del mundo, gracias a sus servicios de puerta a puerta que son únicos y de gran calidad. Por ello, es importante promover y facilitar más las actividades de transporte y las de las empresas transitarias, en tanto que se tratan de agentes privilegiados que dinamizan la movilidad de las mercancías en las redes de transporte internacional.

Casi el 70% de las mercancías, que representa alrededor del 90% del valor de todos los bienes transportados, se desplaza por carretera. Esto se debe a que es un medio fiable y muy flexible que responde a las necesidades de los usuarios.

En millones de toneladas, en el primer trimestre de 2012 en la Unión Europea, ha habido una previsión de 9.954,9 millones en la Unión Europea y de 398,8 millones en España.

El sector tiene un gran peso en la economía europea, concretamente, casi tres millones de personas trabaja directamente en relación con la industria del transporte de mercancías: conductores, expertos en logística, directores de operaciones, etc.

La imagen del sector se puede mejorar, entre otras medidas, a través de una dimensión social adecuada en la política europea de transportes y la adopción de medidas contra el envejecimiento de la mano de obra (el 26% de los trabajadores tiene más de 50 años, frente al 22% de trabajadores mayores de dicha edad en otros sectores).

La complejidad creciente del sector demanda profesionales en todos los niveles cada vez más cualificados, desde la conducción de los vehículos a la gestión de los flujos de mercancías y de

las empresas. Ni la sociedad, ni la Administración, ni los entornos académicos y formativos reconocen este valor y esta necesidad suficientemente.

De hecho, la imagen del sector cara a la sociedad, se ve erosionada también por la constante presión sobre el transporte por carretera (restricciones al tráfico rodado, como las que se dan los domingos y festivos en algunas comunidades autónomas o en algunas zonas de ciertas ciudades, entre otras) que llega a establecer una asociación directa entre el sector y la responsabilidad en el efecto invernadero, la siniestralidad vial, el ruido y la contaminación en las ciudades.

Sin embargo, el sector trabaja para reducir estos impactos y justo es que la sociedad sepa también reconocerlo. Es por ello que, apostando por la asunción de los principios de Sostenibilidad, Ética y Responsabilidad en el sector se construirá un sector más transparente y honesto.

Y para dar visibilidad al cumplimiento de estos principios, se propone un método de evaluación y reconocimiento del grado de cumplimiento de los mismos a través de la certificación de excelencia *sello e*, como ya se ha puesto de manifiesto a lo largo del presente documento.

Adicionalmente, la Administración debe apoyar decididamente estas iniciativas del sector privado y otorgar reconocimiento a las empresas certificadas, publicitando el mismo.

Además, sería conveniente dotar partidas presupuestarias para desarrollar acciones destinadas a desarrollar la imagen del sector: promoción y difusión de la importancia del sector en medios públicos, apoyo a las empresas más responsables, ayudas en la financiación de acciones de mejora medioambiental (adquisición de vehículos y tecnologías que reducen el impacto ambiental), mantenimiento de las ayudas a la formación, adecuada estructuración de los ciclos formativos para el sector, distinguiendo éstas de otros ciclos en los que actualmente se encuadran de manera confusa (marketing internacional o comercio, por ejemplo).

### **11.3. TRANSPORTE AÉREO**

Determinadas situaciones como las referidas en apartados anteriores (cenizas volcánicas, largo conflicto de los controladores...), que dificultan o impiden el normal funcionamiento del transporte aéreo, tienen amplia repercusión en los medios de comunicación y crean serias incomodidades a los clientes de las compañías aéreas. La concatenación y concentración de estos acontecimientos en fechas vacacionales ha deteriorado en alguna medida la imagen del sector ante la opinión pública. Se trata en ambos casos de situaciones no gestionables por las compañías aéreas que, sin embargo, aparecen como responsables, además de tener que hacer frente a unos costes y una logística difícil de gestionar en solitario. (A este respecto, ver epígrafe 10.3.1. Unión Europea, Revisión del Reglamento 261/04 CE).

### **11.4. TRANSPORTE MARÍTIMO**

Actualmente la flota mercante española redujo su capacidad un 1,9% y perdió un total de 14 buques.

La flota bajo pabellón español quedó en 132 buques (siete menos) con una capacidad de 2,5 millones de toneladas de arqueo bruto (-1,4%), mientras que la flota española bajo pabellón extranjero se situó en 83 buques (también siete menos) y 1,48 millones de GT (-2,9%). El resultado es un retroceso que dejó la flota mercante española en 215 buques y 3,9 millones de toneladas de arqueo bruto, cifras que no se prevé mejoren.

En 2012 tan sólo se incorporaron 2 buques nuevos, en concreto dos petroleros con 162.374 GT y una inversión de 120 millones, mientras que los pedidos no arrojan nuevas incorporaciones significativas.

Esta evolución se produce en un contexto del transporte marítimo global bastante inestable.

En 2012 la demanda mundial de transporte marítimo creció un 4,2%, mientras que la oferta lo hizo un 6,2%, desfase que siguió contribuyendo a la permanente situación de los fletes a la baja.

En el caso de los petroleros, el incremento de la demanda del 1,8% contrastó con el aumento de la oferta del 3,7%. Mientras, en los graneleros, la demanda creció un 4,8% la oferta lo hizo un 10,1%. Todo ello, hizo que en 2012 los fletes cayeran un 30%, situación que no parece que vaya a mejorar ni este año ni en próximos.

En concreto, la flota mercante en los 2-3 próximos años se espera que crezca un 11% en el caso de los petroleros y un 20% tanto en los graneleros como en los portacontenedores, los fletes van a seguir a la baja. Si a esto unimos la presión del precio del combustible, el resultado son unas "duras perspectivas para el sector naviero internacional.

## 12. PROPUESTAS

A lo largo de los distintos epígrafes que conforman el presente "Memorándum: el sector del Transporte y la Logística en España" se han ido analizando los principales aspectos que influyen y/o afectan a la operativa del tejido empresarial que compone el sector del transporte y la logística, proponiéndose, al mismo tiempo, medidas dirigidas a la resolución de los mismos.

En este sentido, entre las principales medidas propuestas, cabe destacar:

### 12.1. TRANSPORTE POR CARRETERA DE VIAJEROS

- **Recuperar la unidad de mercado**, eliminándose las asimetrías que genera entre las empresas, situando a éstas de manera desigual ante el mercado.
- **Igualdad de trato entre los diferentes modos de transporte** de forma que permita una auténtica competencia, sin normas que apoyen a unos subsectores en perjuicio de otros.
- **Mayor integración de los servicios regionales y de larga distancia**, a fin de facilitar una mayor eficiencia y accesibilidad en áreas de baja densidad de población. Para ello es necesaria una mayor coordinación administrativa.
- **Reducción de las cargas administrativas** existentes, toda vez que suponen para el transporte de viajeros un coste adicional de 68 millones de euros, equivalente al 2% de la facturación del sector.
- El transporte de viajeros por carretera es un sector muy atomizado, configurado por 3.612 operadores que representan una flota de 40.176 vehículos, por lo que se hace necesario el **redimensionamiento empresarial del acceso al mercado elevando el número mínimo de vehículos**, de los 5 actuales a 10 por empresa.
- **Flexibilidad en la gestión de las concesiones de transporte regular de uso general** para poder adaptar la oferta a la demanda, evitando la oferta improductiva.
- Necesidad de **reducir la morosidad de las Administraciones Públicas**: el primer Plan de Pago a Proveedores sirvió para reducir la deuda hasta el 31 de diciembre de 2011, pero desde entonces la morosidad ha seguido creciendo hasta situarse en más de 300 millones de euros.
- **Eliminación o devolución del Impuesto sobre Ventas Minoristas de determinados Hidrocarburos** en todo el territorio nacional.
- Dotar de una **fiscalidad favorable la compra de vehículos con motores de última generación y establecer acciones favorables** para el desarrollo de aquellas operaciones de transporte y distribución que utilicen los mismos: ampliación de horarios de acceso a centros urbanos, uso preferente de zonas de aparcamiento y plazas reservadas, etc.
- Establecimiento de un nuevo **Plan VIVE** que permita la renovación de las flotas con vehículos más eficientes.
- **Privatización de la gestión de las empresas de transporte público colectivo**

**urbano**, por ser la gestión privada de este tipo de servicio un 30% más eficiente.

- La **actividad discrecional y turística** contribuye de manera decisiva al desarrollo de otras actividades económicas, especialmente el turismo, por lo que merece un **especial tratamiento** por las Administraciones como parte esencial del turismo.
- Conveniencia de la construcción de **Carriles BUS-VAO** de acceso a las grandes ciudades como herramienta clave para la reducción de la congestión, mejorar la velocidad comercial y la calidad del transporte colectivo.
- Impulso de un **plan de modernización de las estaciones de autobuses** de las capitales de provincias y núcleos de población de más de 100.000 habitantes que sean nodos de comunicación vertebradores de sus respectivos territorios. Las estaciones potencialmente beneficiadas de este plan sumarían un total de 60.
- Promulgación de una **Ley de Huelga**.
- Plan de **ayudas a través del ICEX para la internacionalización** de las empresas del sector.
- Impulso de un **plan para la mejora de la imagen del sector**.
- **Estabilidad presupuestaria en los fondos de formación sectorial**, con incidencia en la formación de conductores en temáticas relacionadas con la utilización de tecnologías avanzadas y conducción eficiente y segura.
- Debe **potenciarse la innovación**: los procesos e incorporaciones de tecnología innovadores deben incentivarse con deducciones fiscales y bonificaciones en las cuotas a la Seguridad Social u otros mecanismos fiscales; deben recuperarse los recursos económicos para el apoyo a la innovación; y debe constituirse un grupo de trabajo, comité u observatorio permanente para la definición de las líneas de innovación a apoyar en las empresas del sector.
- **Fiscalidad homogénea entre CC.AA.**: en particular, devolución del "céntimo sanitario".

## **12.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y LOGÍSTICA**

- **Terminar el proceso de reforma legislativa** iniciado con la LOTT, del ROTT, Ley de Contrato de Transporte y Órdenes ministeriales de desarrollo, atendiendo las necesidades planteadas por el sector.
- Realizar un **análisis sobre la caracterización del sector del Transporte y Logística** que permita incidir sobre el establecimiento de los mecanismos que logren la corrección de aquellos aspectos que provocan la debilidad de las empresas del sector a la hora de negociar.
- Establecer la **obligatoriedad de la aplicación de fórmulas automáticas de revisión de precios en la contratación del transporte**, con relación a las variaciones del precio del gasóleo al alza y a la baja durante la ejecución del contrato.
- Dotar de una **fiscalidad favorable la compra de vehículos con motores de última generación y establecer acciones favorables** para el desarrollo de aquellas operaciones de transporte y distribución que utilicen los mismos: ampliación de horarios

de acceso a centros urbanos, uso preferente de zonas de aparcamiento y plazas reservadas, etc.

- Establecimiento de un nuevo **Plan VIVE** que permita la renovación de las flotas con vehículos más eficientes.
- 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, al tiempo que se diseña una **red de áreas de descanso seguras** y se habilitan, dentro de la red transeuropea de carreteras, **corredores específicos** para el transporte de mercancías donde no existan restricciones horarias.
- Dentro del **ámbito intermodal** debe trabajarse sobre 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, y responsabilidades por incumplimientos.
- Proponer en la UE la **modificación del Reglamento (CE) N° 561/2006** para incrementar en el transporte de larga distancia el número de días de conducción entre descansos semanales, siempre con el respeto de los tiempos de conducción y descanso estipulados en la normativa.
- **Estabilidad presupuestaria en los fondos de formación sectorial**, con incidencia en la formación de conductores en temáticas relacionadas con la utilización de tecnologías avanzadas y conducción eficiente y segura.
- Desarrollo de una **oferta formativa específica para logística y transporte** con titulaciones oficiales reconocidas en los niveles secundario y terciario.
- Inclusión en los planes de formación de **formación específica para mandos medios y superiores** abordando asuntos como: planificación de transporte sostenible, optimización de rutas, gestión y desarrollo de equipos de trabajo.
- Debe **potenciarse la innovación**: los procesos e incorporaciones de tecnología innovadores deben incentivarse con deducciones fiscales y bonificaciones en las cuotas a la Seguridad Social u otros mecanismos fiscales; deben recuperarse los recursos económicos para el apoyo a la innovación; y debe constituirse un grupo de trabajo, comité u observatorio permanente para la definición de las líneas de innovación a apoyar en las empresas del sector.
- **Simplificar la normativa de transportes y medioambiente** a nivel estatal y de CC.AA., dada la dispersión de competencias y de aplicación de criterios de interpretación sobre la misma.
- Apoyo al **sello e** de Excelencia Empresarial como reconocimiento a las empresas que operan con transparencia, honestidad y responsabilidad social en el mercado.
- Unidad de mercado: pleno desarrollo de la **Ley de Garantía de Unidad de Mercado**. Deben de tenerse en cuenta los costes adicionales que deben afrontar las empresas situadas en territorios insulares.
- Esfuerzo de las Administraciones y, en particular, del Ministerio de Fomento para reducir al máximo las **cargas administrativas**.

- **Homogeneización de los criterios de inspección de transporte.**
- **Unificación de festivos** o normativa laboral que facilite y abarate trabajo en festivos.
- **Homogeneización de las condiciones de acceso al mercado**, en particular de los criterios para obtener las autorizaciones de ligeros.
- **Fiscalidad homogénea entre CC.AA.:** en particular, devolución del "céntimo sanitario".
- **Armonización de pesos y medidas** a nivel estatal y europeo, impulsándose modificaciones tendentes a la mejora de la competitividad y la productividad.
- **Condiciones homogéneas y aceleración de plazos para licencias de actividad.**
- Introducción de tecnologías en las Aduanas para una **gestión de riesgos eficaz y rápida.**
- **Apoyo a las iniciativas de mejora medioambiental impulsadas desde el sector y sus empresas.**
- **Desarrollo de un plan Director Nacional con las empresas del sector**, que tome en consideración la demanda realmente existente y los orígenes y destinos de los flujos logísticos.
- Integración de **Sistemas Inteligentes de Transporte** para favorecer la seguridad y la eficiencia en el uso de las infraestructuras.
- **Plan de reequilibrio y mejora de la Cadena Logística y de Transporte.**
- Apoyo a las iniciativas de **incorporación de la mujer** a puestos clave en las empresas de logística y transporte.
- Impulso de un **plan para la mejora de la imagen del sector.**
- Promulgación de una **Ley de Huelga.**
- **Adopción de la "ventanilla única"** para las operaciones de importación y exportación.
- **Armonización de la normativa municipal en lo referente a la distribución urbana de mercancías**, incluyéndose medidas especiales que reconozcan la importancia y necesidad de esta actividad en la vida económica de las ciudades y que contribuyan a la mejora de la eficiencia y sostenibilidad de la misma, de acuerdo con los agentes involucrados. Entre éstas, favorecer y armonizar las normativas para la distribución de mercancías en horas valle.

Junto a las propuestas anteriores, desde el ámbito específico de la Logística, se precisa:

- Acciones de **promoción** en medios de comunicación de aquellas empresas que tienen en la logística un factor diferencial y que contribuyen al desarrollo de la marca "España".
- **Ampliación de la codificación de códigos postales.**

- **Cambios en la estructura de CNAEs** para recoger la actividad de logística y transporte de manera **independiente**.
- **Liberalización plena y real de servicios postales y ferroviarios**, promulgando la **Ley de Prestación del Servicio Postal Universal** y Contrato Regulador con Correos, con criterios de eficiencia y eficacia, para reducir la excesiva compensación del Estado.
- **Concursos públicos** realmente **abiertos** a la competencia, separando las actividades logísticas para permitir mayor y real competencia del sector privado.
- **Incremento de la cooperación con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado** extendiendo el programa COOPERA.
- Conseguir una **verdadera integración de la información entre los diferentes Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado**.
- Renovación profunda del **Parque Logístico español**.
- Fomento, desarrollo y **modernización de las infraestructuras intermodales marítimo-ferrocarril-carretera-aéreo, en particular de un Grupo selecto de centros intermodales previamente identificados**.
- Racionalización de la **estructura tarifaria de la red ferroviaria**.
- **Mejoras en la gestión aeroportuaria, reducción de la carga de inversiones en seguridad para los operadores y reducción de tasas administrativas**.
- **Homogeneización de normativas y estándares en materia de seguridad en Europa**.

### 12.3. TRANSPORTE AÉREO

- **Tasas Aeroportuarias.** El acuerdo plurianual alcanzado con AENA, que será de aplicación a partir de 2014, limita el incremento máximo de tasas por debajo del IPC+5% contemplado en la Ley 1/2011 (actualmente vigente), y retrasa la fecha efectiva de actualización de las mismas al 1 de marzo de cada año. Asimismo, el acuerdo reduce progresivamente, hasta un 40%, la tarifa de pasajeros en conexión y bonifica las tarifas de carga.

Las compañías aéreas consideran que deben ser objeto de revisión los temas referentes a la remuneración de capital del operador aeroportuario. Asimismo, proponen aplicar incrementos diferenciados para cada uno de los aeropuertos de la red de AENA (en función de sus respectivas cuentas de explotación), frente a los actuales incrementos globales, y recuperar el criterio de "caja única", que supone integrar en una única cuenta de explotación los ingresos aeronáuticos y comerciales.

- **Intermodalidad.** Las dos mayores inversiones en infraestructuras de transporte en España son las realizadas en los aeropuertos de Madrid y Barcelona y en la expansión de la red ferroviaria de Alta Velocidad. Es necesaria una conexión intermodal que permita sustituir el avión por el AVE en distancias de una hora e inferiores en transporte aéreo. Ello permitiría a RENFE el acceso a un volumen adicional de viajeros y facilitaría su sostenibilidad. Reforzaría igualmente la competitividad aeroportuaria y la condición

de hub (centro de conexión de vuelos) de Barajas, que aporta un tráfico adicional de 18 millones de pasajeros, impacta en más de 57.000 empleos y cerca de 3.400 millones de euros al Valor Añadido Bruto de la Comunidad de Madrid (un 27% del total del impacto económico del aeropuerto).

- **Eliminar el requerimiento de identificación de pasajeros en la puerta de embarque**, como ya ocurre en 10 países Schengen. Medida que mejora la experiencia del cliente y permite el autoembarque.
- **Eliminar la identificación de equipajes de pasajeros en conexión no embarcados**, cuando hay garantías de que estos equipajes han pasado ya controles de seguridad fiables en aeropuertos anteriores.
- **Restablecimiento claro de la libertad de las compañías para fijar su propia política de equipajes**, como exige el Reglamento 1008/2008.
- **Mejorar la funcionalidad de la navegación aérea en España** asegurando criterios de calidad y eficiencia.
- **Implantación definitiva del Cielo Único Europeo (SES)**. La Comisión Europea aprobó en junio un nuevo paquete legislativo que refuerza el papel del Ejecutivo comunitario en el desarrollo y despliegue del SES, establece la necesidad de independencia de los proveedores de servicios respecto a las autoridades supervisoras y refuerza también las competencias de Eurocontrol en su calidad de Gestor de la Red. El paquete aprobado establece igualmente que los planes y objetivos de los bloques funcionales de espacio aéreo (FAB) cumplan con los objetivos fijados a nivel europeo.

La implementación definitiva del SES reducirá el consumo de combustible, las emisiones de CO<sub>2</sub> y a 9 los más de 60 controles aéreos actuales. Urge el funcionamiento real del Bloque Funcional South West: España-Portugal para acabar con las actuales ineficiencias. España debe apoyar la financiación de SESAR, la herramienta tecnológica que hará realidad el SES, y comprometerse con los objetivos de calidad y costes fijados por la Comisión para el periodo 2015-2019.

- **Implantación de la normativa europea de seguridad que regula los límites de actividad y descanso de tripulaciones**, que permite armonizar el mosaico de normas nacionales existentes en esta materia. Se debe garantizar una norma única para todos los países de la UE en base al dictamen final sobre FTL (Flight Time Limitations) emitido por la EASA (European Aviation Safety Agency) en octubre de 2012.
- **Home country rule en financiación de flota nueva**, con el fin de eliminar la discriminación que sufren las compañías con Certificado de Operador Aéreo (AOC) español en la financiación para la compra de aeronaves por ser España país miembro del consorcio Airbus.
- **Garantía de igualdad de trato y condiciones para evitar distorsiones competitivas**. Es necesario mantener el level playing field para evitar distorsiones producto de subvenciones, ayudas comerciales, normativa laboral aplicable, o criterios de fijación de tasas aeroportuarias.
- **Comercio de emisiones**. La UE ha establecido una excepción temporal de la Directiva 2003/87 que suprime el carácter extraterritorial del ETS que se aplica sólo a las emisiones de los vuelos comunitarios, excepción temporal a la espera de un posible

acuerdo de aproximación global en la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a celebrar en otoño. En el caso probable de que no se produzca dicho acuerdo, España debería ejercer presión ante la Comisión Europea para evitar volver al esquema original, que reabriría el conflicto con el resto de Estados no comunitarios.

#### **12.4. TRANSPORTE MARÍTIMO**

- **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. En la actualidad, las condiciones de competitividad del REC ya no son adecuadas. En este sentido, se propone:
  - a) Eliminar la inseguridad jurídica en la contratación de marinos no nacionales de la UE para su enrole en buques del REC, eximiendo del requisito de que las profesiones marítimas figuren en el Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura.
  - b) Aumentar la bonificación en el IRPF de los oficiales nacionales de la UE enrolados en buques del REC, del 50% actual al 90%.
  - c) 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.
- **Apoyar al transporte marítimo como alternativa más sostenible en tráficos intraeuropeos de corta distancia y de cabotaje nacional,** para lo que se propone:
  - a) Facilitar la obtención de exenciones de practica: modificar la Orden FOM 1621/2002, que regula las exenciones de practica. El practica es un servicio de asesoramiento técnico a los capitanes de buques para facilitar su entrada y salida de puerto y las maniobras náuticas dentro de éste, cuando el capitán no dispone de una experiencia y conocimiento suficiente del puerto en cuestión. Sin embargo, son los buques que escalan muy frecuentemente en un mismo puerto los que soportan en mayor medida el coste del mismo.
  - b) 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.
  - c) Ecobono: introducción en la Ley de Presupuestos Generales para 2014 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.
  - d) Mejora de los accesos terrestres a puertos: dotar económicamente y poner en marcha el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2014.

- **Apoyo por parte de la Administración española a las siguientes iniciativas europeas:**
  - a) Espacio Europeo Transporte Marítimo sin Fronteras: simplificar al máximo los trámites y requisitos administrativos aplicables al transporte marítimo intraeuropeo, con el fin de fomentar su desarrollo.
  - b) Ampliación de los puertos y conexiones con Hinterland: se debe 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).

## **12.5. TRANSPORTE FERROVIARIO**

- **Privatización de ADIF**, o al menos, de su gestión, siguiendo el ejemplo de Alemania.
- Debe pasarse del presente esquema de trenes uniclente a **trenes multicliente, multiorigen, multidestino y multiproducto**.
- Deben analizarse pormenorizadamente las **ventajas y desventajas de los sistemas que diferencian en dos empresas distintas la infraestructura y la gestión**. En países como Estados Unidos o Alemania se integran conjuntamente gestión e infraestructura y se obtienen óptimos resultados.
- Respecto a las **infraestructuras ferroviarias**, se precisa:
  - a) Que la totalidad de las terminales ferroviarias estén preparadas para el transporte de mercancías peligrosas.
  - b) Habilitar apartaderos de 750 metros.
  - c) Que estén preparadas para un peso por eje de 25 toneladas.
  - d) Habilitar una red ferroviaria exclusiva para el transporte de mercancías.
  - e) Establecer terminales ferroviarias intermodales en Barcelona, Madrid y Valencia: los esfuerzos inversores deben enfocarse sólo en 8 grandes terminales ferroviarias muy eficientes en costes, con 750 ó 1.000 metros de vías pasantes. No parecen oportunas las terminales con vías no pasantes, que acaban siendo "callejones sin salida", complicando considerablemente la operativa.
- **Mejora de los accesos ferroviarios a los puertos.**
- **Inclusión de la T4 de Barajas en la red de alta velocidad.**
- **Inclusión de la T1 de Barcelona-El Prat en la red de alta velocidad.**
- Debe facilitarse el **acceso a material ferroviario** a todos los operadores.
- **Impulso a los corredores ferroviarios** de interés para España. Entre ellos, el Corredor Mediterráneo.

- **Potenciación de los nuevos operadores entrantes**, y propiciar una **reestructuración interna en ADIF y el operador dominante RENFE OPERADORA**, abarcando también las funciones de taller y mantenimiento.
- **Mayor transparencia en las cuentas de RENFE OPERADORA.**
- **Supresión de los tráficos de media distancia** que no alcancen un mínimo del 15% de demanda de viajeros.