

EL TRANSPORTE EN ESPAÑA, UN SECTOR ESTRATÉGICO

Informe sobre la aportación del transporte y sus retos futuros

Contenido

I. Los condicionantes del sistema de transporte español

- 1. Las características territoriales y económicas del país**
- 2. Las políticas de transporte**
- 3. El condicionante futuro: la sostenibilidad**

II. Relevancia económica del sector

- 4. Importancia económica y estratégica del transporte en España**
- 5. El transporte, sector estratégico en una economía mundializada**

III. Algunos grandes retos y oportunidades del transporte en España

- 6. El papel de los puertos en el comercio mundial**
- 7. El transporte terrestre en el contexto europeo**
- 8. La intermodalidad en España**
- 9. La movilidad de personas y mercancías en áreas metropolitanas**
- 10. El reto tecnológico y la formación**

IV. Conclusiones

1. Las características territoriales y económicas del país

La orografía y la situación geográfica, la distribución de la población y de la actividad económica son los mayores condicionantes estructurales.

El sistema de transporte español presenta contradicciones históricas con el modelo territorial y económico que constituye su soporte.

La realidad es que el modelo territorial español y los flujos de viajeros y mercancías no siguen un patrón centralizado.

Las relaciones económicas exteriores tanto con la Unión Europea como con terceros países otorgan aún más importancia a la periferia.

El sector turístico ha tenido y sigue teniendo una gran incidencia sobre el sistema de transporte español.

2. Las políticas de transporte

Las políticas de transporte generan un impacto económico que va más allá del propio sector.

Las infraestructuras de transporte se han diseñado con estructura radial, con centro en Madrid, y se continúan gestionando de manera bastante centralizada.

El sistema de transporte desarrollado ha tenido poco en cuenta la intermodalidad, tanto para viajeros como, especialmente, para mercancías.

Las necesidades del transporte de mercancías no se han tenido en cuenta a la hora de planificar la red de transporte ferroviario y aún hoy se presta una atención prioritaria al tráfico de viajeros.

3. El condicionante futuro: la sostenibilidad

El transporte debe contribuir al desarrollo y a la sostenibilidad del sistema económico y social.

Existe la necesidad de cambiar las pautas de movilidad.

Un elemento crucial para intentar hacer compatible transporte y sostenibilidad es la intermodalidad.

Las empresas de transporte van a tener que incluir la sostenibilidad de una manera no epidérmica sino profunda en sus planes operativos y en la elaboración de sus ofertas.

4. *Importancia económica y estratégica del transporte en España*

El sector del transporte en España representaba en el año 2000 un 5,6% (28.010 millones de Euros) del valor añadido bruto de la economía en precios constantes de 1995.

Según datos del Ministerio de Fomento, ocupaba en 2001 a 965.400 personas (de ellos, 765.000 asalariados), que suponían el 5,9% del total de la población ocupada.

En la Unión Europea de los 15, el transporte (incluyendo el ejercido por cuenta propia) supone aproximadamente el 5% del valor añadido bruto y emplea a unos 6 millones de personas (el 4% de la población ocupada).

5. El transporte, sector estratégico en una economía mundializada

Es una realidad que el transporte se ha convertido en una industria estratégica para una economía mundializada que demanda mayores facilidades para la movilidad de las personas y las mercancías.

La importancia estratégica del transporte debería también comportar una mayor consideración de las necesidades de este sector en las decisiones políticas. Lo relevante es el servicio al cliente –por encima de las regulaciones o las infraestructuras– por lo que debe prestarse una mayor atención a los criterios empresariales en la actuación del sector público.

Hay que establecer prioridades para evitar un tratamiento igualitario de los temas, responder a los retos inmediatos y aprovechar oportunidades que caducan. La opinión de las empresas puede ser capital para centrar expectativas de proyectos e inversiones públicas.

6. El papel de los puertos en el comercio mundial

Es importante aprovechar las oportunidades de los puertos del Mediterráneo en el comercio con Asia así como el despegue del transporte marítimo de corta distancia, los cruceros y la logística portuaria como bases para hacer factible el propósito de convertir a España en plataforma logística intercontinental.

El Mediterráneo va a ganar importancia en la ruta marítima Asia-Europa y en la relación con el norte de África. Esta fachada presenta la mayor oportunidad para los puertos españoles.

Resulta imprescindible proveer a los principales puertos de una buena accesibilidad ferroviaria con la Península y con el resto de Europa y dotarles de la máxima autonomía posible en la nueva ley de puertos. Todo esto, sin olvidar la urgencia de apoyar una estrategia de fachada mediterránea europea occidental ante las instancias de la Unión Europea.

7. El transporte terrestre en el contexto europeo /1

Es urgente potenciar el transporte terrestre, poniendo el acento en el transporte ferroviario de mercancías. Para ello es necesario mejorar las conexiones con Europa y crear una red ferroviaria con capacidad suficiente y en condiciones de generar una oferta competitiva.

Es necesario mejorar las infraestructuras de líneas y terminales y crear una auténtica “red ferroviaria de altas prestaciones” para mercancías, que tiene requerimientos diferentes a la de viajeros. Otro factor clave es el impulso activo de la competencia en el transporte ferroviario.

7. El transporte terrestre en el contexto europeo /2

La mejora del transporte ferroviario no puede significar desatención hacia el transporte por carretera, que es y seguirá siendo vital para la economía española. Es el modo dominante, el más competitivo y la referencia en adaptación al mercado e innovación en el servicio en el sector del transporte en España (y en Europa). Su esfuerzo de modernización se puede apreciar en el Observatorio de la Certificación elaborado por la Fundación Cetmo.

Aún así la modernización del sector debería acelerarse. Hay que seguir apoyándolo para que mejore su productividad, su competitividad y su internacionalización. Además, el triunfo de la intermodalidad –con el ferrocarril y el transporte marítimo a corta distancia– dependerá en parte de la capacidad del transporte por carretera para orientarse hacia ella.

De forma inmediata, el sector necesita consolidar y ampliar una flexibilización en la aplicación del Reglamento 3820 sobre tiempos de conducción y descanso, ya que en otro caso –además de dañar la competitividad de las empresas españolas– se podrían favorecer deslocalizaciones de éstas.

7. El transporte terrestre en el contexto europeo /3

El transporte de viajeros por carretera se ve también afectado, como el de mercancías, por el cambio del marco reglamentario europeo y por los requerimientos de sostenibilidad. Pero debe hacer frente a retos específicos como la modificación en las condiciones de las concesiones y la introducción de más competencia interna y externa, con la ampliación de la red ferroviaria de altas prestaciones y la proliferación de los servicios aéreos de bajo precio.

El transporte de viajeros por carretera es un sector muy importante tanto para la movilidad interna como para el sector turístico pero que se caracteriza por unas condiciones insuficientes de oferta y producción de los servicios.

La actualización del Plan PLATA es una oportunidad para un planteamiento intermodal a fondo del transporte de viajeros por carretera. La estrategia de cooperación con los otros modos (marítimo, aéreo y ferroviario), mejorando todas las interfases e integrando los servicios, es la única opción posible para un desarrollo sostenible del negocio.

8. *La intermodalidad /1*

La intermodalidad es la referencia para hacer compatibles competitividad y sostenibilidad. Se trata, fundamentalmente, de crear una red intermodal insertada en la europea cuya puesta en marcha requiere atención prioritaria a los nudos donde se producen las correspondencias entre modos.

El primer gran objetivo debería ser la disposición de buenas terminales intermodales ferrocarril-carretera (para el trasvase camión-tren), esenciales para el sistema intermodal básico.

8. *La intermodalidad /2*

Por su parte, los puertos deben orientarse hacia el transporte terrestre, desarrollando el ferrocarril internamente, creando auténticos truck centers para atender el transporte por carretera.

Se requiere una atención especial a los problemas de accesibilidad a los puertos, especialmente crítica en el transporte que utiliza el TMCD, así como la solución de los problemas internos de colas en terminales y depots de contenedores, que afectan también al transporte oceánico.

Una buena intermodalidad portuaria exige la mejora de la interoperatividad, mediante el uso de sistemas de gestión de terminales ferroviarias, la gestión de corredores intermodales de transporte con el interior apoyados en depots interiores y puertos secos.

8. *La intermodalidad /3*

La intermodalidad ferrocarril-carretera en España es la historia de un desencuentro, ya que los centros de transporte ligados a la carretera y las terminales intermodales ferroviarias constituyen dos redes en general separadas. Para mejorar la intermodalidad ferrocarril-carretera, tiene que darse mayor relevancia a las terminales intermodales que a las zonas logísticas. Por otra parte, los grandes ejes ferroviarios deben conectar los principales centros de carretera y las áreas de actividades logísticas.

En el caso del transporte aéreo, los grandes problemas se ubican en los aeropuertos, que deberían disponer de mayor autonomía para vincularse a sus entornos y poder desarrollar estrategias intermodales competitivas.

9. *La movilidad de personas y mercancías en áreas metropolitanas*

Las áreas urbanas son los grandes soportes de las redes intermodales y, a la vez, sus puntos débiles ya que, en ellas, el peligro de colapso es muy real. El problema se agrava porque se tiende a concentrar actividades en zonas ya muy congestionadas.

Se requiere combinar soluciones que aumenten la oferta de infraestructuras con otras que disminuyan la movilidad, tanto de viajeros como de mercancías. La gran deficiencia es que no se otorga prioridad a las mercancías y se desconocen bastante su lógica y sus efectos sobre la movilidad general.

A su vez el transporte público de viajeros sólo se puede potenciar desde la calidad. Resulta necesario incidir sobre la planificación territorial para evitar una concentración de actividades tal que aboque a fenómenos de congestión inabordables.

10. El reto tecnológico y la formación

Existe una brecha entre la oferta de TIC para el transporte y la capacidad de las empresas para incorporarlas. Esto se debe, todavía, a deficiencias en la formación del personal, y a la falta de una estrategia que sea capaz de transformar las aplicaciones tecnológicas en nuevos servicios con valor añadido para la empresa de transporte y para sus clientes.

La formación en transporte en España necesita aún cambios importantes, que tengan más en cuenta la dimensión europea, en la que se quiere situar a las empresas, así como los planteamientos intermodales. Todo esto requiere un debate y la concertación entre administraciones y el sector del transporte para definir y acordar un esquema coherente y a largo plazo en el que se inserten todas las modalidades de formación, dando prioridad a la reglada.

Debería preverse, un programa horizontal de la administración para el impulso de la formación en el transporte, por ejemplo, dentro del PEIT.

Conclusiones

- ▶ **El sector del transporte es una industria estratégica, y lo será todavía más en una economía mundializada. Resulta inevitable y necesario contar con el sector, tanto para el enfoque de los problemas como para solucionarlos. La liberalización no debe excluir la apuesta decidida por fomentar el transporte español, como se hace con otros sectores industriales no tan estratégicos.**
- ▶ **Se trata de un sector clave para nuestra inserción en Europa y para nuestra posición económica mundial como plataforma logística intercontinental y como apuesta geoestratégica y socioeconómica. Es hoy para la economía una herramienta similar a lo que representó en su momento la localización de empresas extranjeras en España. Se necesitan buenas infraestructuras, pero también empresas españolas que se comprometan con el futuro industrial y logístico (y no sólo turístico) del país.**
- ▶ **En suma, es preciso captar y concienciarse de la verdadera fisonomía e importancia económica y estratégica del transporte en España. Y, en consecuencia, apoyarlo en el nuevo entorno competitivo para que desempeñe un papel aún más importante en el desarrollo económico y en el posicionamiento mundial del país.**