

PETRA:

HACIA LA MODERNIZACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Nº 17
BOLETÍN
INFORMATIVO
SEPTIEMBRE 2009

- ✓ La Ley del Contrato de transporte terrestre.
- ✓ La evolución coyuntural del sector.
- ✓ Presentaciones públicas sobre Intermodalidad y Eficiencia social.
- ✓ Anuncio de la experiencia ganadora del Concurso PETRA 2009.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE TRANSPORTE
TERRESTRE



Comité Nacional del Transporte por Carretera

S U M A R I O

Boletín 17 – Septiembre 2009

Editorial

Actuaciones de la Dirección General

El Proyecto de Ley del Contrato de transporte terrestre de mercancías.....	4
Ayudas para el abandono de la actividad en el sector.....	6
La nueva Dirección General de Transporte Terrestre	8
La intermodalidad en el Plan Sectorial	9

Situación actual del sector

Nota de coyuntura sectorial	12
-----------------------------------	----

Apoyo en la difusión del Plan PETRA II

10. ^a Presentación Pública - Intermodalidad	
Apertura.....	14
Presentaciones.....	14
Mesa Redonda. Próximos pasos y acciones para potenciar la intermodalidad	17
Conclusiones de la Presentación.....	17
11. ^a Presentación Pública - Eficiencia social	
Apertura.....	18
Mejora de la seguridad.....	19
Compromiso medioambiental.....	20
Aspectos sociolaborales	21
Conclusiones de la Presentación.....	22

Concurso PETRA de mejores experiencias

Experiencia ganadora del Concurso PETRA 2009	23
--	----

Editorial

Con esta nueva edición del Boletín PETRA, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento (DGTT), en colaboración con el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) y con la asistencia técnica de la firma consultora Arup, continua con el desarrollo de iniciativas de comunicación con el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera, con el fin de contribuir a la mejora competitiva y la modernización del mismo.



En la decimoséptima edición del Boletín PETRA, se presentan algunas de las últimas novedades relacionadas con la actividad de la DGTT, desde su nueva organización y funciones tras los cambios ministeriales del pasado mes de abril hasta la consideración de la intermodalidad dentro de la planificación sectorial, pasando por el nuevo Proyecto de Ley del Contrato de Transporte o el impacto de las ayudas habilitadas por la misma para el abandono de la profesión por transportistas autónomos. Asimismo, se realiza un breve análisis de la coyuntura del sector a través de indicadores de actividad.

Por último, y continuando con el ciclo de Presentaciones Públicas sobre proyectos y experiencias relacionados con las líneas de actuación del Plan PETRA II, en este Boletín se resumen las dos últimas Presentaciones, que versaron sobre la intermodalidad y la mejora en la eficiencia social respectivamente. □

NOTICIAS DE ACTUALIDAD:

- ❖ El pasado mes de abril fue nombrado nuevo Ministro de Fomento **D. José Blanco**. Posteriormente, durante los meses de mayo y junio, se han producido una serie de modificaciones en la estructura organizativa del Ministerio, de forma que la Dirección General de Transportes por Carretera ha pasado a denominarse **Dirección General de Transporte Terrestre**, incluyéndose dentro de sus atribuciones el **ordenamiento del mercado de transporte no sólo por carretera, sino también ferroviario**.
- ❖ El pasado mes de mayo, el **Ministerio de Fomento** aprobó una **convocatoria especial** de **ayudas** destinadas a facilitar la **retirada de la actividad** a los **transportistas autónomos** por una cuantía de **60 millones de euros**, tras haberse agotado en su totalidad el crédito inicialmente previsto de 60 millones para el año 2009.

EN ESTE NÚMERO:

- 📄 Analizamos la **Ley del Contrato de transporte**..... Pág. 4
- 📄 Realizamos una breve **nota de coyuntura del sector** analizando un conjunto de indicadores de actividad del mismo..... Pág. 12
- 📄 Resumimos las dos últimas **Presentaciones Públicas** sobre proyectos y experiencias relacionados con las líneas de actuación del **Plan PETRA II**, que versaron sobre la **intermodalidad** y la **mejora en la eficiencia social**, respectivamente Pág. 14
- 📄 Presentamos la **experiencia ganadora** del **Concurso PETRA 2009**..... Pág. 23

Actuaciones de la Dirección General

EL PROYECTO DE LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS

La actual regulación del contrato de transporte terrestre de mercancías está recogida en el Código de Comercio de 1885 y no está en condiciones de dar respuesta a las necesidades del transporte actual. Esta norma se dictó en un momento en que no existía el transporte mecánico por carretera y está concebida para transportes a corta distancia, lo que hizo necesaria su modificación a través de la legislación de ordenación de los transportes terrestres.

La nueva Ley moderniza la regulación adaptándola a la vigente en el ámbito internacional, clarifica el régimen de responsabilidad del transportista, define los derechos y obligaciones de las partes contemplando las diferentes incidencias que se producen con ocasión del transporte y aumenta la seguridad jurídica al definir la posición de los distintos sujetos que intervienen en un mismo transporte.

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

A continuación se analizan algunas cuestiones del Proyecto de la nueva Ley del Contrato de transporte que resultan de interés para el transportista.

Carácter dispositivo

La Ley establece que sus normas, salvo en los casos en que la propia Ley establece lo contrario, pueden ser modificadas por acuerdo de las partes siempre que se trate de pactos negociados individualmente.

A su vez, la Ley establece que los contratos de adhesión sólo se podrán modificar si las condiciones son más favorables para el adherente, es decir para quien no las ha propuesto.

Transporte continuado

Se regula el transporte continuado considerando que el contrato se ha pactado por tiempo indefinido y que para su extinción es necesario que una de las partes lo solicite con un plazo de antelación razonable, sin establecer un plazo concreto debido a la gran variedad de supuestos

que pueden plantearse en la práctica y que requerirían plazos diferentes.

La nueva Ley adaptará la regulación a la de los países de nuestro entorno, clarificará el régimen de responsabilidad del transportista, determinará las normas aplicables al transporte multimodal y establecerá normas especiales para el contrato de mudanza.

Carga y descarga

En lo relativo a las operaciones de carga y descarga, el Proyecto de Ley presenta las siguientes novedades:

- Desaparece la distinción entre carga completa y carga fraccionada.
- Se establece, en general, que la carga es obligación del cargador y la descarga del destinatario.
- Se admite el pacto en contra, que deberá ser expreso y anterior a la presentación del vehículo para su carga o descarga.

De esta norma se exceptúa la paquetería y los envíos que impliquen recogida o reparto de pequeños bultos. En estos casos, la obligación de carga y descarga corresponderá al porteador, salvo pacto expreso en contra; en todo caso, la estiba y desestiba de las mercancías será responsabilidad del porteador.

Paralizaciones

En cumplimiento de los acuerdos de la Administración general del Estado con el Comité Nacional del Transporte por Carretera de junio de 2008, se fija la indemnización por paralización en el IPREM/día multiplicado por 2 por hora o fracción, lo que implica que pasa, aproximadamente, de 25 euros por hora o fracción a 35 euros.

Precio del transporte

En cumplimiento de dichos acuerdos también se regula la revisión del precio del transporte en función de la variación

del precio del gasóleo, así como la aplicación de la ley de lucha contra la morosidad en casos de retraso en el pago.

Impago del precio

La Ley establece que el porteador podrá retener las mercancías en caso de impago a la entrega y solicitar, en el plazo de diez días, su enajenación judicial o por la Junta Arbitral del Transporte competente.

Además, para garantizar el pago de los portes en los casos en que el obligado al pago sea el destinatario, se establece que en caso de impago responderá el cargador.

Impedimentos al transporte o a la entrega

Se regulan una serie de supuestos sobre impedimentos en el transporte o la entrega, de forma que:

- En ausencia de instrucciones del cargador o del destinatario, se habilita al porteador a descargar inmediatamente la mercancía asumiendo su custodia o bien a entregársela a un depositario.
- El porteador podrá optar por constituir el depósito ante el órgano judicial o la Junta Arbitral competente.
- En estos casos podrá instarse la enajenación de las mercancías en caso de que no se reciban instrucciones en un plazo razonable, cuando los gastos de custodia sean excesivos o si las mercancías corrieran riesgo de perderse.

Responsabilidad del porteador

En la actualidad, el Código de Comercio establece que en caso de retraso o de pérdida o daños de la mercancía, el porteador ha de responder salvo que pruebe que se ha debido a un caso fortuito, fuerza mayor o por vicio propio de la mercancía. Estos conceptos han dado lugar a problemas interpretativos. Por ello, la nueva Ley ha optado por seguir lo dispuesto en el CMR, que establece que el porteador responde salvo que pruebe que la pérdida, daño o retraso se ha producido por culpa del cargador o del destinatario, por vicio propio de las mercancías o por circunstancias que no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir. Los límites de responsabilidad son los siguientes:

- En caso de retraso, se mantiene el límite actual del precio del transporte.

- En caso de pérdida o avería, el límite es de 1/3 del IPREM/día por kg de mercancía (aproximadamente 5,80 euros).
- Como ocurre en la actualidad, estos límites no se aplicarán cuando se pacten otros superiores o en caso de dolo por parte del porteador.

Transporte multimodal

La necesidad de regulación en este ámbito se plantea porque la legislación de cada modo de transporte es diferente en cuanto a la responsabilidad del porteador y sus límites.

Hoy día no existe una regulación específica de estos transportes y no es fácil determinar la normativa aplicable en casos de pérdida o daños a las mercancías. De esta forma, la Ley contempla los distintos supuestos que pueden aparecer en la práctica y determina la norma aplicable en cada uno de ellos.

Contrato de mudanza

Al tratarse de un contrato de transporte con peculiaridades, la Ley establece una regulación específica:

- El porteador, salvo pacto en contra, estará obligado a realizar la carga y la descarga de los bienes objeto de la mudanza.
- También estará obligado a presentar un presupuesto por escrito y a advertir al cargador de la posibilidad de concertar un seguro de daños.
- Cuando el cargador sea un consumidor, el porteador deberá informarle de los plazos para formular reclamaciones por pérdida o daños.
- El límite de responsabilidad por daños se fija en 20 veces el IPREM/día (aproximadamente 351,40 euros) por m³ de espacio de carga necesario.

Prescripción de acciones

En todos los casos, incluido el impago de portes, el plazo de prescripción es de un año. La única excepción es cuando el porteador actúe dolosamente, en estos casos el plazo será de dos años.

AYUDAS PARA EL ABANDONO DE LA ACTIVIDAD EN EL SECTOR TRANSPORTE POR CARRETERA

El Ministerio de Fomento en particular, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre, ha venido realizando un esfuerzo progresivo en la modernización y mejora de la eficiencia del tejido empresarial del sector de transporte por carretera, tanto en el ámbito de mercancías como de viajeros.

En este contexto, una de las medidas desarrolladas ha sido el otorgamiento de ayudas directas, o subvenciones, a trabajadores autónomos del sector que abandonen la actividad. Las ayudas que desde la Dirección General de Transporte Terrestre se están ofreciendo son de tres tipos:

- Ayudas para la **formación** en relación con el transporte por carretera.
- Ayudas a las **sociedades de garantía recíproca** que operan en el sector del transporte por carretera.
- Ayudas a **transportistas autónomos** para el **abandono de la actividad**.

De forma complementaria, el Ministerio de Fomento ha creado un servicio de búsqueda de ayudas y subvenciones dentro de su propia página web corporativa (www.fomento.es).

Ayudas al abandono y planificación sectorial

En este apartado del Boletín se pretende analizar el impacto de las ayudas al abandono de la actividad entre el colectivo de transportistas autónomos y su influencia en la estructura del tejido empresarial del transporte por carretera que, especialmente en el caso del transporte de mercancías, se encuentra muy atomizado, con una proporción de trabajadores por cuenta propia del 30% con respecto del total según la última Encuesta Anual de Servicios publicada por el INE.

Este plan de ayudas al abandono de la profesión de los transportistas autónomos de edad avanzada se estableció como una herramienta de gran importancia de cara a la mejora de las condiciones sociales en el sector.

El establecimiento y mantenimiento de las ayudas al abandono de la profesión tiene por objeto servir de apoyo social a los autónomos de edad avanzada, la parte más débil del tejido empresarial del sector.

Todo ello en consonancia con los instrumentos y objetivos recogidos en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT), los Planes Sectoriales y los planes estratégicos (PETRA I y II, en el caso del transporte de mercancías por carretera).

En este sentido, estas ayudas cobran especial importancia en el contexto de coyuntura actual (oscilaciones en el precio del combustible, caída de la actividad, incertidumbre general, etc.) que afrontan las empresas de transporte por carretera, en especial las más pequeñas.

Por ello, en los acuerdos firmados en junio de 2008 entre el Gobierno y el Comité Nacional del Transporte por Carretera (departamentos de Transporte de Mercancías y de Viajeros) se incluyó el compromiso de mejorar esta línea de ayudas ampliando su ámbito de aplicación a nuevos beneficiarios e incrementando su presupuesto para 2009 hasta alcanzar la cuantía total de sesenta millones de euros.

Posteriormente, en mayo de 2009, el Ministerio de Fomento decidió realizar una nueva convocatoria de este tipo de ayudas para 2009 por un importe adicional de sesenta millones de euros, de forma que durante el año 2009 la cuantía total de ayudas a transportistas autónomos por carretera para que abandonen la actividad ascenderá a 120 millones de euros.

Requisitos para la adjudicación de las ayudas

Entre los requisitos establecidos para poder beneficiarse de las citadas ayudas en la convocatoria de 2009 se consideraron:

- Tener una edad superior o igual a *cinquenta y ocho años* o haber sido declarada una incapacidad permanente absoluta.
- Ser titular, en el momento de la solicitud, de *una autorización* vigente de transporte público de mercan-

cías o de viajeros en autobús con un máximo de tres copias.

- Haber sido *titular*, de forma ininterrumpida *durante los diez últimos años*, de una de las autorizaciones contempladas en el apartado anterior, con un máximo de tres copias.
- Estar dado de alta en el *régimen de trabajadores autónomos* de la Seguridad Social *los últimos diez años* de forma ininterrumpida, permitiendo una sola interrupción por un plazo no superior a tres meses.
- *Comprometerse a abandonar la actividad* de transporte público en nombre propio.
- *No haber renunciado a otras ayudas* por el abandono de la actividad que le hubieran sido otorgadas por el Ministerio de Fomento en los tres años anteriores.

Evolución de las ayudas

Como se aprecia en la siguiente figura, la **dotación anual** de las ayudas al abandono de la profesión ha aumentado gradualmente, desde el año 2003 con 21 millones de euros otorgados hasta alcanzar una cuantía presupuestada de **120 millones para 2009**.



Evolución de dotación y cuantía de ayudas.
Fuente: Ministerio de Fomento

En términos agregados, el esfuerzo del Ministerio de Fomento en ayudas directas para el abandono de la actividad profesional por transportistas autónomos en el periodo 2003 a 2009 ha ascendido a **300 millones de euros** aproximadamente. El **importe medio por beneficiario** en la primera convocatoria de estas ayudas de 2009 ha sido de **50.000 euros**.

En cuanto al número de **transportistas autónomos que se han acogido de forma efectiva** a estas ayudas desde el año 2003, incluyendo la primera convocatoria de las ayudas correspondientes al año 2009, cuya resolución (Orden FOM 1371/2009, de 7 de mayo) se publicó en el BOE del pasado 29 de mayo, el total ha ascendido a **4.886**.

En la siguiente figura se aprecia que, tanto las **solicitudes** presentadas cada año como el número de las mismas que resultaron **aprobadas**, ha ido **en constante aumento**, con un ratio de expedientes aprobados sobre expedientes presentados para el período 2003-2008 del 74%.



Evolución de solicitudes de ayudas al abandono de la actividad.
Fuente: Ministerio de Fomento

No obstante, en la convocatoria del año 2009, el número de solicitudes presentadas fue de casi de 2.600, frente a las poco más de 1.000 del año anterior. Por ello, y a pesar de que la dotación inicial prevista se aumentó en 20 millones de euros respecto al año anterior, hasta alcanzar los 60 millones, tan sólo un 47% de los autónomos que la solicitaron, **máximo en términos absolutos con 1.218**, recibieron la ayuda al abandono de la profesión.

Como consecuencia de ello, la Dirección General de Transporte Terrestre realizó una nueva convocatoria durante 2009 por una cuantía adicional de 60 millones de euros.

En total, durante 2009 el Ministerio de Fomento otorgará 120 millones de euros en forma de ayudas al abandono de la actividad profesional por parte de autónomos, que representan alrededor del 30% del empleo generado en el transporte de mercancías por carretera.

LA NUEVA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

El Consejo de Ministros de 26 de junio de 2009 aprobó la reforma de la estructura orgánica del Ministerio de Fomento adaptándose a la reestructuración ministerial llevada a cabo a principios del pasado mes de abril.

El Real Decreto 1037/2009, publicado en el BOE de 30 de junio de 2009, establece una estructura básica dirigida a maximizar la eficacia en la acción del Ministerio en las dos áreas que conforman el eje central de su actuación: la política de planificación e infraestructuras y la de ordenación de los transportes. De acuerdo con este planteamiento:

- Se crea una nueva **Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras** con la que se pretende potenciar el desarrollo de la competencia planificadora del Ministerio de Fomento y la ejecución de infraestructuras. A esta Secretaría de Estado se adscribe la Secretaría General de Infraestructuras.
- Se crea la **Secretaría de Estado de Transportes** para potenciar la ordenación general de los transportes terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal y procurar la calidad y seguridad de los servicios de transporte esenciales en una sociedad competitiva. De esta Secretaría de Estado depende la Secretaría General de Transportes.
- Se crea a su vez, la **Secretaría General de Relaciones Institucionales y Coordinación** como órgano encargado de la coordinación de las políticas sectoriales, función anteriormente asignada a la Secretaría de Es-

tado de Planificación y Relaciones Institucionales, de promover la colaboración con otras Administraciones y sujetos públicos y privados y de la coordinación de las relaciones institucionales para facilitar la cooperación y participación de todos los actores implicados.

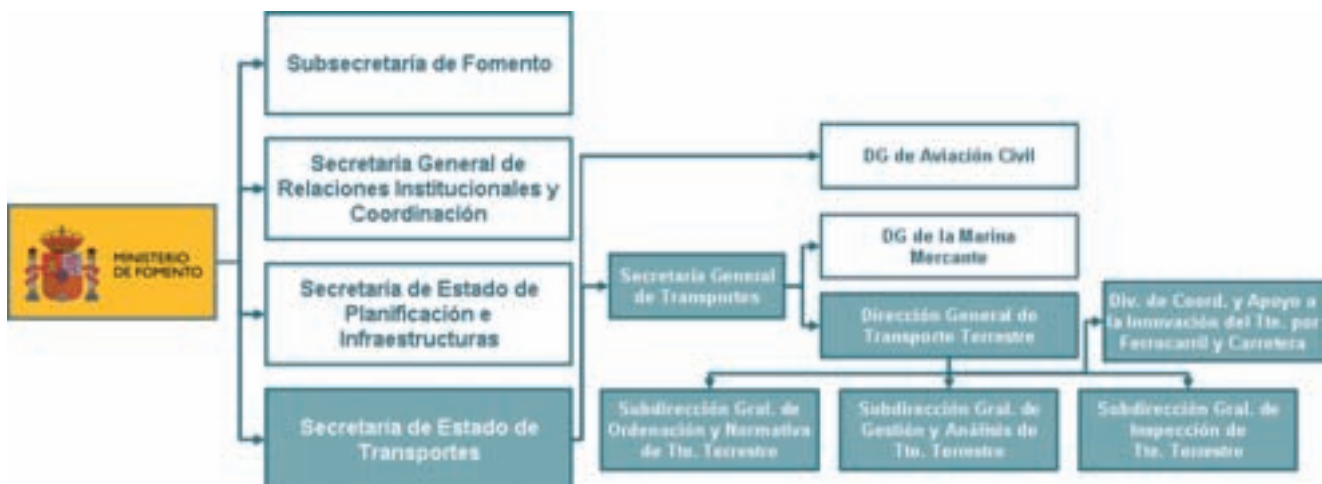
- La estructura orgánica se completa con la **Subsecretaría**, que ostenta la representación ordinaria del Ministerio.

En lo que respecta a la ordenación de los transportes por carretera propiamente dicha, D. Juan Miguel Sánchez, que venía desempeñando el puesto de Director General de Transportes por Carretera, fue nombrado Director General de Transporte Terrestre el 24 de abril.

La nueva **Dirección General de Transporte Terrestre**, integrada en la Secretaría General de Transportes, amplía sus funciones al corresponderle la ordenación general en materia no sólo del transporte por carretera, sino también del transporte ferroviario y por cable. De la DGTT dependen tres órganos con nivel de Subdirección General:

- Ordenación y Normativa de Transporte Terrestre.
- Gestión y Análisis de Transporte Terrestre.
- Inspección de Transporte Terrestre.

En la siguiente figura se presenta la nueva estructura organizativa del Ministerio de Fomento, haciendo especial hincapié en la estructura de la Secretaría de Estado de Transportes y de la DGTT.



LA INTERMODALIDAD EN EL PLAN SECTORIAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

Con la definición y aprobación en 2005 del **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte** (PEIT), el Ministerio de Fomento estableció una planificación integrada del conjunto de políticas de su competencia, abarcando desde la planificación estratégica a la sectorial, y atendiendo tanto a las infraestructuras como a los servicios de transporte.

De esta forma, desde una planificación estratégica conjunta del sistema de transporte nacional con horizonte en 2020, el PEIT desciende en sus conclusiones y aplicaciones hasta la **elaboración de las diferentes políticas sectoriales**, entre ellas las relativas al transporte por carretera que quedan recogidas en el «Plan Sectorial del Transporte por Carretera 2008-2013».

En la preparación del Plan Sectorial han tenido importancia decisiva los compromisos que la Administración había adquirido con el Sector con la aprobación y posterior desarrollo del plan estratégico para el subsector de mercancías **PETRA** (aprobado en el año 2001 y revisado recientemente en 2008) y del plan estratégico del subsector de viajeros **PLATA** (aprobado en 2003, que será revisado en 2009), que fueron considerados y valorados para su inclusión en el Plan Sectorial.

Asimismo, el **Plan Sectorial del Transporte por Carretera** incorpora entre sus líneas de actuación medidas destinadas a facilitar al sector ajustes y acciones para superar las dificultades generadas por las fluctuaciones del precio del gasóleo y la reducción de la actividad, dando así cumplimiento a los compromisos alcanzados en el mes de junio de 2008 con los Departamentos de Mercancías y Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera y ratificados por el Consejo de Ministros.

El Plan Sectorial está concebido como un plan «exclusivamente para la DGTT», aunque enfocado a la mejora del sector y de la propia Administración. Gran parte de los proyectos y medidas en él recogidos vienen siendo aplicados por la Dirección General de Transporte Terrestre desde hace años, concretamente desde la aprobación de los mencionados Plan PETRA I (2001), Plan PLATA (2003) y del PEIT (2005).

En muchas ocasiones las medidas propuestas tienen un **carácter permanente** y se continuarán ejecutando de

forma indefinida en el tiempo, más allá del horizonte del actual Plan Sectorial del Transporte por Carretera, establecido para el periodo 2008-2013.

El Plan Sectorial busca la modernización y el posicionamiento competitivo del sector propiciando que su desarrollo se consolide con garantías en el tiempo, partiendo para ello de la involucración ordenada de todos sus agentes y de la optimización del papel de la DGTT como regulador del mismo.

Objetivos principales del Plan Sectorial

- Propiciar una **integración de las políticas y actuaciones** en el sector del transporte por carretera, dentro de la planificación estratégica que con carácter general establece el PEIT para el sistema de transporte en su conjunto.
- Propiciar la **mejora y modernización** del sector, para ayudar a su posicionamiento en un entorno más global y competitivo.
- Prestar especial atención a los aspectos de **seguridad, sostenibilidad y ahorro y eficiencia energética** del sistema de transporte que se configure.
- Contribuir a la mejora de las administraciones públicas competentes y de los **mecanismos de coordinación** entre ellas, potenciando las vías de cooperación con el sector y estableciendo criterios para su actuación en las organizaciones internacionales.

Uno de los aspectos en los que se ha hecho especial hincapié por parte de los nuevos responsables ministeriales ha sido la **intermodalidad**. De hecho, la nueva estructura y competencias atribuidas a la DGTT así lo ratifica, al quedar bajo un mismo paraguas la ordenación general del transporte por carretera y el ferroviario.

En este sentido, el Plan Sectorial del Transporte por Carretera ya había avanzado en esta materia, desarrollando dos proyectos concretos en relación con la intermodalidad, los cuales se resumen a continuación.

Proyecto p.7. Operador intermodal

Responsable: DGTT-Ministerio de Fomento.

Impulsores: UE (Programas Marco).
Gestores de infraestructuras de transporte.
Consejo Nacional del Transporte Terrestre.

Prioridad: Alta.

El funcionamiento tremendamente flexible y eficaz que en las últimas décadas ha presentado el transporte por carretera ha conducido a un incremento progresivo y poco equilibrado de su participación en el conjunto del mercado del transporte.

Sin embargo, en los últimos años se ha producido una priorización en la UE y en sus diferentes Estados miembros por **configurar un sistema de transporte más equilibrado** en la utilización de sus modos y, por tanto, más sostenible y respetuoso con el medio ambiente. Esta apuesta plantea importantes retos para el transportista por carretera, pero también importantes oportunidades de desarrollar su negocio de «transporte» dentro de una nueva concepción de participación de los diferentes modos.

El sector nacional del transporte por carretera aún no ha consolidado ese salto necesario hacia la intermodalidad, si bien es verdad que empiezan a aparecer ejemplos empresariales muy interesantes.

En el año 2007, la entonces DGTC elaboró un **plan de acción** para promover la figura del **operador intermodal** desde el sector del transporte de mercancías por carretera.

Objetivos

- ✓ Promover la **evolución hacia el operador intermodal**, propiciando un entorno de «coordinación y colaboración» entre los diferentes modos y no de competencia y actualizando periódicamente los respectivos planes de acción.
- ✓ Contribuir a eliminar o minimizar las trabas o dificultades existentes para la **generalización de operadores intermodales** dentro de las empresas del sector del transporte por carretera.

Medidas

- i. El análisis y la difusión de las ventajas del operador intermodal: costes, servicio, precio del combustible, etc.
- ii. El análisis y la difusión de las barreras de entrada para las empresas de transporte por carretera en el transporte intermodal: inversiones, cobertura, etc.
- iii. El impulso desde el Ministerio de Fomento de un programa de intermodalidad de operadores de transporte de conformidad con lo que se establezca en los Planes Intermodales del Transporte de Mercancías y de Viajeros.
- iv. El apoyo desde el Ministerio de Fomento a la presentación de proyectos europeos de intermodalidad Marco Polo.



Indicadores de actuación

- ✓ Número anual de *estudios y análisis* realizados sobre las ventajas del operador intermodal y sobre las barreras de entrada para las empresas de transporte por carretera.
- ✓ Número anual de *iniciativas y actos de difusión* de los resultados obtenidos en dichos estudios.
- ✓ Dotación anual por *línea de ayuda*.

Indicadores de resultado

- ✓ Grado de trasvase de las mercancías de la carretera al ferrocarril a través de la cuota del transporte combinado: toneladas anuales en transporte combinado sobre toneladas anuales totales del sector.
- ✓ Evolución del transportista por carretera al operador intermodal: número de operadores intermodales sobre número total empresas.

Proyecto p.8. Planes intermodales

Responsable: DGTT-Ministerio de Fomento.

Impulsores: Secretaría General de Relaciones Institucionales y Coordinación Territorial y Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras-Ministerio de Fomento. Comunidades Autónomas. Consejo Nacional del Transporte Terrestre.

Prioridad: Muy alta.

En el contexto de apuesta general por la intermodalidad como herramienta clave para crear un sistema de transporte sostenible y equilibrado en sus diferentes modos, el Gobierno ha establecido, dentro de su Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), la necesidad de realizar un **análisis y diagnóstico** y de definir unas **estrategias de actuación** a nivel nacional para el desarrollo y promoción de la intermodalidad.

Estas pautas deberán ser tenidas en cuenta por los diferentes sectores y ámbitos regionales a los que inevitablemente afectan. El sector del transporte por carretera deberá jugar un papel muy importante en dicha estrategia y por tanto sus planteamientos básicos han sido tenidos en cuenta en la elaboración del correspondiente Plan Sectorial.

La entonces DGTC dio los primeros pasos con la elaboración de un **plan de acción del operador intermodal desde la perspectiva del transporte de mercancías por carretera**, que debe ser el punto de partida para los futuros Planes de Transporte Intermodal de mercancías y de viajeros.

Objetivos

- ✓ Propiciar **coordinación y comunicación fluida** con los responsables de la ejecución del PEIT y de sus Planes Intermodales, a fin de que la política y las estrategias de actuación en el contexto del transporte por carretera estén alineadas con la política nacional en materia de transporte y con su apuesta por la **integración de modos**.
- ✓ Actuar de **engranaje y nexo de unión** entre la política y estrategia nacional y las actuaciones sectoriales desarrolladas a nivel de Comunidades Autónomas y municipios.

Medidas

- i. La información y cooperación con las Comunidades Autónomas, a través de las Direcciones Generales de Transporte, de las actuaciones en materia de centros de transporte y centros intermodales, en consonancia con los planteamientos estratégicos del PEIT.
- ii. La cooperación con la Secretaría General de Relaciones Institucionales y Coordinación Territorial y la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras para la elaboración y ejecución de los Planes de Transporte Intermodal de Mercancías y Viajeros.

Indicadores de actuación

- ✓ Grado de coordinación de la Administración Central en la implantación de las estrategias de intermodalidad del PEIT a través del número anual de *reuniones y otras actuaciones en materia de coordinación* por parte del M. de Fomento.
- ✓ Grado de información y coordinación con Comunidades Autónomas para la implantación de las estrategias de intermodalidad del PEIT y su adaptación a la realidad y a la planificación de cada Comunidad mediante el número anual de *reuniones y otras actuaciones* llevadas a cabo en materia de *información y coordinación con CCAA*.
- ✓ Grado de cumplimiento de los plazos, como indicador del *nivel de adecuación a la programación* en los Planes de Transporte Intermodal, medido en desviación, en meses, respecto al objetivo.

Indicadores de resultado

- ✓ Oferta de plataformas intermodales por cada kilómetro de la red estatal de carreteras: número de plataformas intermodales sobre número de kilómetros de red.
- ✓ Tamaño medio de las plataformas intermodales: m² totales de las plataformas intermodales sobre número de plataformas.

Situación actual del sector

NOTA SOBRE COYUNTURA

En un contexto de ralentización y declive de la actividad económica en general, el sector del transporte de mercancías, como sector cíclico por excelencia, está viéndose afectado, siendo uno en los que se aprecian los primeros efectos de la coyuntura.

Dentro del conjunto del transporte, el subsector del transporte de mercancías por carretera, como modo predominante, está experimentando de forma más acentuada las consecuencias del debilitamiento del consumo y del comercio, tanto interior como exterior.

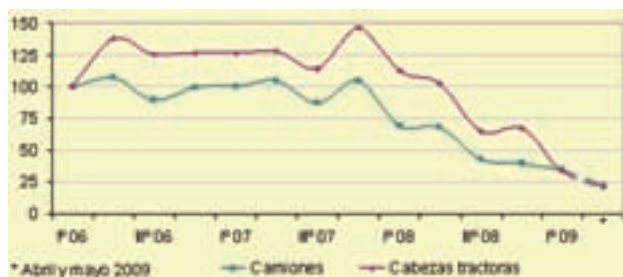
A pesar de que aún no se dispone de datos macroeconómicos (producción o valor añadido, por ejemplo) lo suficientemente desagregados y recientes como para hacer un estudio en profundidad, a continuación se ofrece un breve diagnóstico coyuntural basado en varios indicadores de la actividad en el sector, en unos casos referidos hasta el primer trimestre de 2009 y, en otros, hasta el primer semestre del año en curso.

Además se ha analizado la evolución de la tipología de conflictos resueltos por las Juntas Arbitrales del Transporte en los últimos años.

Indicadores de actividad

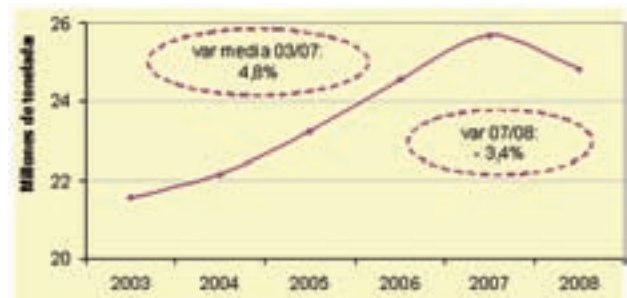
Un primer grupo de indicadores de actividad analizados son aquellos recogidos en el Boletín SEDAL (actualización 57.2), que publica el Ministerio de Fomento, relativos al transporte.

En primer lugar, las **nuevas matriculaciones**, tanto de **camiones** (vehículos pesados) como de **cabezas tractoras**, empezaron a descender desde el último trimestre de 2007 hasta situarse, en el primer trimestre de 2009, en la tercera parte de las realizadas durante el mismo periodo de 2006.



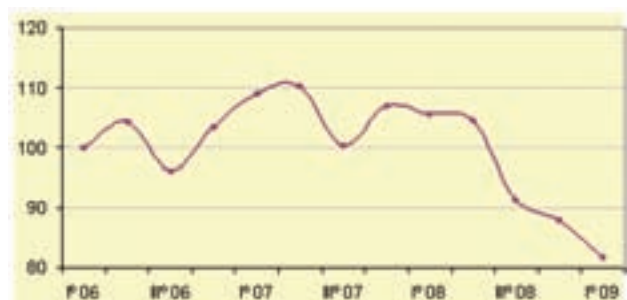
Nuevas matriculaciones (1er trimestre 2006 = 100)
Fuente: Ministerio de Fomento.

En el **consumo** de carburante, **gasoil de locomoción**, entre 2003 y 2008 se aprecia un crecimiento constante hasta el año 2007, con una tasa de crecimiento anual media del 4,8%. Los datos para 2008 reflejan un descenso del 3,4% respecto al año anterior, situando el consumo en 24.800 millones de toneladas, próximo a niveles de 2006.



Consumo de gasoil de locomoción.
Fuente: Ministerio de Fomento

El último indicador analizado ha sido el **tráfico de vehículos pesados** en autopistas y túneles de peaje de la Red Estatal. En este caso, el índice de vehículos-kilómetro ha roto su tendencia cíclica y desde el segundo trimestre de 2008 acumula tres trimestres consecutivos de descenso.



Tráfico de vehículos pesados en autopistas y túneles de peaje de la Red Estatal en vehículos-km (1er trimestre 2006 = 100).
Fuente: Ministerio de Fomento

Otra fuente consultada ha sido la última actualización de los **Indicadores de Actividad del Sector Servicios** que publica el **INE**, correspondiente al primer trimestre de 2009. En este caso se ha comparado el sector de **transporte terrestre** (mercancías y viajeros) con el sector servicios en general y con el de almacenamiento y actividades anexas al transporte.

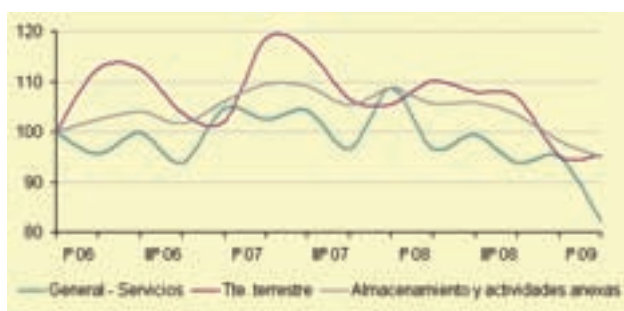
Por un lado, el índice de **ocupación** en las tres actividades muestra una evolución semejante, aunque en el tercer

trimestre de 2008 el almacenamiento y actividades anexas al transporte experimentó un impulso superior al resto. Como sucede con el resto de indicadores analizados, la ocupación en actividades de transporte terrestre ha caído desde el segundo trimestre de 2008 y en la actualidad está en niveles inferiores a los de 2006.



Ocupación (empleo) por actividad (1^{er} trimestre 2006 = 100).
Fuente: INE

El último indicador analizado es la **cifra de negocio**. La evolución de su índice trimestral en actividades de transporte terrestre (viajeros y mercancías) fue marcadamente cíclica en los años 2006 y 2007, mientras que en 2008 no se aprecia un máximo tan marcado en el segundo y tercer trimestres. Por el contrario, este indicador se sitúa desde el último trimestre de 2008 en niveles inferiores a los de inicios de 2006.



Cifra de negocio por actividad (1^{er} trimestre 2006 = 100).
Fuente: INE

Actividad de las Juntas Arbitrales

La LOTT y su Reglamento establecieron la creación de **Juntas Arbitrales** con el objetivo de resolver las **reclamaciones de carácter mercantil** relacionadas con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y de actividades auxiliares y complementarias. De esta forma la Administración ha dotado de un **mecanismo gratuito**

de protección y defensa a los agentes que intervienen en el transporte, teniendo competencia en aquellos conflictos cuya cuantía económica no supere 6.000 euros, salvo que una de las partes comunique a la otra su voluntad en contra del sometimiento a las mismas.

Desde 1999, el protagonismo de las Juntas Arbitrales en la resolución de conflictos en el sector ha aumentado progresivamente. El **total de demandas presentadas durante 2008** alcanzó un total de **7.748**, lo que equivale a casi tres veces y media las presentadas en 1999.

Atendiendo a cómo han evolucionado las diversas causas de las reclamaciones que dan lugar a los expedientes, se aprecia que el **impago de portes** es el principal concepto por el que se presentan demandas relacionadas con el transporte de mercancías por carretera en las Juntas Arbitrales.

A pesar de esta característica, hasta el año 2007 la importancia relativa de las demandas presentadas por impago de portes se había reducido al 63% del total, desde el 80% que representaban en 1999.



Evolución de demandas de contratos de transporte de mercancías en Juntas Arbitrales.
Fuente: Ministerio de Fomento

Los datos disponibles de las demandas relacionadas con contratos de transporte de mercancías por carretera presentadas en Juntas Arbitrales durante 2008 (no se incluyen los datos de la JA de Murcia) muestran que las controversias por impago de portes han vuelto a situarse en niveles próximos al 80%, como en 1999, del total de demandas presentadas, lo que podría ser muestra de que una buena parte de los clientes del transporte estarían atravesando dificultades financieras que se materializan en impagos de las cantidades establecidos en los contratos de transporte.

Apoyo en la difusión del Plan PETRA II



RESUMEN DE LA 10.ª PRESENTACIÓN PÚBLICA: LA INTERMODALIDAD COMO VALOR DIFERENCIAL Y SOSTENIBLE

Apertura

El pasado 17 de marzo de 2009 se celebró en el Palacio de Zurbano de Madrid la décima **Presentación Pública** sobre proyectos y experiencias relacionados con las líneas de actuación del **Plan PETRA II**.

Esta nueva presentación, impulsada por la Dirección General de Transporte Terrestre (DGT) del Ministerio de Fomento y por el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), fue un punto de encuentro para la reflexión sobre la **intermodalidad** en el sector del transporte de mercancías por carretera como valor diferencial y sostenible.

Al inicio de su intervención, D. Juan Miguel Sánchez, señaló que en las diversas Presentaciones Públicas y actos enfocados a promocionar las **buenas prácticas** en el sector que han tenido lugar en el transcurso de los últimos años, la intermodalidad ha formado parte de su temática de forma recurrente.

De esta forma se pone de manifiesto hasta qué punto **la intermodalidad** es un aspecto que, además de estar en la mente de la Administración ha estado **presente en el propio sector** plasmándose en los objetivos de los dos planes estratégicos del sector, tanto en el primer Plan PETRA como en el Plan PETRA II.

El Director General recaló el cambio producido en su dirección general a lo largo de los años, pasando de estar dedicada a la ordenación de una actividad económica monomodal y hegemónica en España a otros planteamientos en sintonía con las propuestas del Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea, en los que toma mayor protagonismo el enfoque de **colaboración entre la carretera y el resto de modos**.

Presentaciones



La intermodalidad en el marco del PEIT 2005-2020

La primera presentación de la jornada fue realizada por el Director General de Planificación del Ministerio de Fomento, **D. Pascual Villate**.

En la primera parte de su intervención Pascual Villate expuso en qué medida la globalización de los flujos comerciales y los cambios en la logística han propiciado que ésta se haya convertido en un elemento que **determina la competitividad de las empresas** en tres aspectos fundamentales: la calidad, el precio y el servicio de entrega de los productos.



D. Pascual Villate junto a D. Juan Miguel Sánchez.

Considerando que para incrementar la eficacia y competitividad en la cadena logística es necesaria la cooperación entre modos, señaló que está en proceso de discusión un Plan Intermodal del Sistema de Transporte de Mercancías. Este plan contemplaría de forma simultánea las **infraestructuras** (nodos y corredores) y el **marco de prestación de servicios**, de forma que se desarrollaría la intermodalidad en el transporte de mercancías a través de la colaboración entre modos en un marco de sostenibilidad y de colaboración con el resto de Administraciones.

Como conclusión de su intervención, Pascual Villate señaló que el futuro del transporte pasa por la creciente **colaboración del conjunto de los modos**, que han de comenzar a verse como complementarios y no como competidores.



La colaboración como clave para desarrollar la Intermodalidad

En segundo lugar tomaron la palabra **D. Borja de Torres**, Consejero Delegado de Acotral, y **D. Carmelo Garrido**, Gerente de Desarrollo de Negocio del Área de Negocio Intermodal de Renfe-Operadora para explicar su experiencia en el **diseño y funcionamiento del servicio intermodal** que realizan para la cadena de supermercados Mercadona.



D. Carmelo Garrido (Renfe-Mercancías) y D. Borja Torres (Acotral) presentan su experiencia empresarial en intermodalidad.

Antecedentes

La relación entre **Acotral** y **Mercadona** se inició en el año 2000. A partir de entonces, y hasta 2005, Acotral experimentó un fuerte crecimiento de la mano de su cliente. Conforme aumentó su relación con Mercadona y en un sector muy atomizado, Acotral pasó de tener 150 empleados a alrededor de 1.000.

Durante este periodo, el operador de transporte, por entonces exclusivamente de carretera, se convirtió en «*interproveedor*» de transporte de la cadena de supermercados. Sus servicios consistían en **distribuir la mercancía** desde los almacenes de los propios proveedores de Mercadona hasta los lineales de los supermercados.

Origen del servicio intermodal

Para que se produjera el inicio del servicio intermodal se dio una **conjunción de intereses** entre los agentes involucrados que facilitó su cooperación:

- ✓ En primer lugar, la relación entre Mercadona y Acotral continuaba siendo próspera y estable.
- ✓ Por otro lado, en 2005 Acotral identificó, entre otras alternativas, el traspaso de carga de la carretera a otros modos como una posibilidad para reducir su impacto en la sociedad y conseguir que el transporte fuera sostenible en términos económicos, sociales y medioambientales.
- ✓ Por último, el principal objetivo de la estrategia de Renfe Mercancías consiste en «*establecer un modelo de negocio sostenible..., mejorando su oferta e integrándose en las cadenas logísticas*».

Desarrollo del servicio

En el mes de febrero de 2006 se inició esta «aventura» con un primer **servicio semanal** en la modalidad de **tren cliente**, que se fue ampliando progresivamente hasta alcanzar 42 trenes a la semana en 5 rutas diferentes. La **inversión inicial** realizada por Acotral en 2006 se situó en los **7,2 millones de euros**.

Resumen del servicio intermodal realizado por Acotral y Renfe-Mercancías para Mercadona

Modalidad	Tren cliente
Inversión inicial en el equipo realizadas por Acotral	7,2 millones de €
<i>Detalle</i>	Contenedores (40' y 45') Portacontenedores Tractoras Contenedores frigoríficos (45')
Hitos	
<i>Primer servicio (febrero 06)</i>	1 tren semanal
<i>Primera ampliación del servicio (mayo 06)</i>	36 trenes mensuales
<i>En la actualidad</i>	2 trenes mensuales (5 rutas), equivalentes a 12.500 contenedores/año y 300.000 Tn transportadas/año
Inversiones previstas por Acotral (2009-2010)	3 millones de €
Estimaciones de ahorro	19.194 Tn de emisiones de CO ₂ (equivalente a 12,5 millones de €)

Desde el inicio del servicio se marcaron una serie de **cri- terios**, que se han mantenido y explican su éxito, hasta el desarrollo una red de trenes cliente:

- ✓ La rentabilidad del servicio intermodal desde el pun- to de vista financiero, sin necesidad de acudir a ayu- das públicas.
- ✓ El compromiso y la especialización de los socios.
- ✓ La exigencia del mismo nivel de servicio en el ferro- carril que en la carretera.
- ✓ La minimización de los tiempos de tránsito.
- ✓ La eliminación de vehículos de la carretera.



Además de esta experiencia de intermodalidad ferroviaria, Acotral comenzó a realizar operaciones de **transporte intermodal marítimo** en 2007 con una línea nacional (Tarragona-Málaga) y otra internacional (Rotterdam-Bilbao).

Enseñanzas

La puesta en marcha y el desarrollo de este servicio intermodal se ha convertido en un **proceso de aprendizaje para todos los socios** que intervienen en el mismo. En este sentido, resulta fundamental la capacidad de los ges- tores de tener un **horizonte de análisis amplio**, siendo capaces de distinguir los costes y las inversiones en el corto plazo de los beneficios que se derivan en el medio y largo plazo de los **aspectos sociales y medioambien- tales, además de los puramente económicos**. De esta forma, la empresa de transporte por carretera deja de ser un simple transportista para convertirse en un gestor integral de la cadena de suministro que se vale para ello del modo de transporte más eficaz.

Considerando los **cri- terios** que establecieron para desa- rrollar el servicio, las principales **enseñanzas** que están extrayendo se resumen en la siguiente figura.

RENTABILIDAD DEL SERVICIO INTERMODAL
Dadas las condiciones actuales de mercado, a partir de 500 Km. de transporte por carretera.
Existe relación directa entre la distancia del transporte en ferrocarril y la zona de influencia del origen/destino de la mercancía.
COMPROMISO Y ESPECIALIZACIÓN
Por parte de todos los agentes involucrados: cargador, operadores y transportistas.
La innovación y la inversión son clave para el éxito de la intermodalidad.
EXIGENCIA DEL MISMO NIVEL DE SERVICIO
Son necesarios volúmenes mínimos de mercancía a transportar en tren.
MINIMIZACIÓN DE LOS TIEMPOS DE TRÁNSITO
Necesidad de mejora en los procesos en las terminales ferroviarias.
Eliminación de trabas administrativas que puedan afectar al transporte intermodal (marítimo y ferroviario).
ELIMINACIÓN DE VEHÍCULOS DE LA CARRETERA
Existen mercancías que no son aptas para transporte intermodal.

Necesidades y cuestiones pendientes

Por último, la presentación de esta experiencia intermo- dal se cerró poniendo sobre la mesa una serie de **cuestio- nes que se deben resolver** para que la intermodalidad se desarrolle en España con mayor vigor:

- ✓ La mayor competitividad y flexibilidad de las termi- nales intermodales.
- ✓ La no penalización al transporte por carretera para hacer más competitivo al intermodal.
- ✓ El establecimiento de un enfoque correcto de las ayu- das al transporte intermodal, en caso de que se con- sideren necesarias.
- ✓ La armonización de la normativa (pesos, altura, capa- cidades, etc.,) para las unidades de transporte en los distintos modos.

Esta experiencia de servicio intermodal muestra que con una organización correcta el transporte intermodal es tan competitivo como la carretera. En este sentido, el aspecto crítico es la capacidad de aprovechar sinergias y optimizar la cadena de transporte.

MESA REDONDA - Próximos pasos y acciones para potenciar la intermodalidad

Tras las dos primeras intervenciones, se dio paso a una **Mesa Redonda**, moderada por **D. Francisco Jiménez**, Director de Transporte y Logística de Arup, en la que tomaron parte representantes de dos asociaciones relacionadas con el transporte intermodal: **D. Antonio Pérez**, Presidente de la Unión de Operadores de Transporte Combinado, y **D. José Francisco Vidal**, Director General del Shortsea Promotion Centre.



Los participantes en la Mesa Redonda.

En sus intervenciones iniciales, los participantes expusieron qué tres **acciones deberían tomarse en el corto y medio plazo** en lo referente a la intermodalidad.

Antonio Pérez, de la UOTC, señaló en primer lugar la necesidad de que haya un **interlocutor designado dentro del Ministerio de Fomento** que impulse la intermodalidad. En segundo lugar, hizo hincapié a la necesidad de **flexibilizar las condiciones operativas de las terminales ferroviarias del Adif**. Su última petición fue la necesidad de **favorecer la competencia en el mercado de operadores ferroviarios**.

José Francisco Vidal, del SPC España, solicitó que se concretaran los proyectos planificados en el PEIT en los aspectos relacionados con la **accesibilidad a los puertos**. Por otro lado, hizo referencia a la modificación de la **Ley de Puertos**, que pretende **fomentar la intermodalidad**. Por último, señaló la necesidad de llevar a cabo una **armo-**

nización técnica y administrativa que minimice el tiempo que la mercancía pasa en la aduana o en el puerto.

Conclusiones de la jornada

D. Miguel Ángel de Frías, Subdirector General de Gestión y Análisis de Transporte Terrestre, se encargó de cerrar la décima Presentación Pública «La Intermodalidad como valor diferencial y sostenible».



D. Miguel Ángel de Frías durante el cierre de la 10ª Presentación Pública sobre intermodalidad.

En el principio de su intervención se mostró optimista por el ejemplo de la experiencia de Acotral-Renfe-Mercadona como muestra de que la **intermodalidad es posible con la cooperación entre los agentes** empresariales: cargadores, operadores ferroviarios y operadores logísticos.

Posteriormente señaló que a lo largo de los últimos años, la Administración había sido capaz de establecer suficientes **herramientas de planificación**, el PEIT y los respectivos planes sectoriales inspirados en el mismo, **con el objetivo de equilibrar el sistema de transporte** y reducir el impacto de los efectos negativos que genera.

Con estas acciones desarrolladas por la Administración General, Miguel Ángel de Frías señaló que los pasos a seguir en el ámbito de la intermodalidad se encuentran establecidos en el Plan Sectorial y el plan estratégico del sector (PETRA II), consecuencias del **consenso entre todos los agentes** del sector del transporte de mercancías.

RESUMEN DE LA 11ª PRESENTACIÓN PÚBLICA: LA MEJORA EN LA EFICIENCIA SOCIAL EN EL SECTOR

Apertura

El pasado 9 de julio de 2009 se celebró en el Ministerio de Fomento una nueva **Presentación Pública**, en esta ocasión la undécima del ciclo sobre proyectos y experiencias relacionados con las líneas de actuación del **Plan PETRA II**, que trató de ejemplos buenas prácticas en aspectos de mejora de la **eficiencia social**.



D. Juan Miguel Sánchez y D. Ovidio de la Roza al inicio de la Presentación

La apertura de la Presentación fue realizada por el Presidente del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), **D. Ovidio de la Roza**, que señaló cómo el Plan PETRA II identifica tres líneas estratégicas para la mejora de la eficiencia social en el ámbito de las empresas:

- La seguridad.
- El medioambiente.
- Los aspectos sociolaborales.

Posteriormente, apuntó la necesidad de una **estructura empresarial mínima**, en términos de tamaño, capacidad financiera, etc., para implementar con éxito las medidas no sólo en estos tres campos de actuación sino en la totalidad del nuevo PETRA II.

En este sentido indicó la importancia de la normativa, tanto comunitaria como nacional, en el establecimiento, durante el año 1999, de las **condiciones de acceso al mercado**.

Tras el Presidente del CNTC tomó la palabra **D. Juan Miguel Sánchez**, Director General de Transporte Terrestre. En su intervención, el Director General mencionó la **Estrategia Española de Movilidad Sostenible**, aprobada por el Consejo de Ministros del 30 de abril.

Este documento, que contiene un total de 48 medidas, se convierte en la hoja de ruta que marca objetivos y directrices para alcanzar un **cambio de modelo en los transportes en España**. De forma que el transporte pase a regirse por criterios de sostenibilidad social y medioambiental y no sólo por criterios puramente económicos.

Con la colaboración de distintos ministerios integrados en un grupo de trabajo interministerial, el documento analiza la situación actual del transporte en España, diagnostica los aspectos más significativos del mismo y sus posibles impactos e **identifica 5 áreas de acción** a través de las cuales se pretenderá alcanzar la **movilidad sostenible**:

- Territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras.
- Cambio climático y reducción de la dependencia energética.
- Calidad del aire y ruido.
- Seguridad y salud.
- Gestión de la demanda.

En lo referente al transporte de mercancías destacó las acciones propuestas para la creación de **rutas ferroviarias preferentes para mercancías** y para el empleo de **vehículos limpios y eficientes**. En este sentido, una vez más, la actuación conjunta y la implicación activa de agentes sociales, empresas y Administración será indispensable para alcanzar los objetivos.

El desarrollo de acciones de mejora en la eficiencia social por parte de las empresas del sector se realiza en tres ámbitos diferenciados: la seguridad, el medioambiente y los aspectos sociolaborales.

Mejora en la seguridad

Estudios en el ámbito del transporte de mercancías por carretera



La primera parte de la jornada trató de la seguridad en el transporte de mercancías por carretera. Como Director del INSIA, **D. Francisco Aparicio** expuso los proyectos más representativos en los que su instituto universitario está, o ha estado, trabajando, agrupándolos en cinco líneas de investigación:

- El **análisis de los accidentes** de tráfico:
 - ✓ El desarrollo y la validación de una metodología para analizar la influencia de vehículos industriales y ligeros en los accidentes en carretera.
 - ✓ El *Proyecto MIEVA*, que ha desarrollado una metodología integrada (factores macro, costes asociados a los accidentes, etc.) que evalúa la influencia del transporte de mercancías por carretera en los accidentes y sus consecuencias.
 - ✓ El *Proyecto FURGOSEG*, que estudia los accidentes de tráfico con implicación de furgonetas.
- La **adaptación de la velocidad** y la **optimización de la marcha** a través de:
 - ✓ El *Proyecto SAGE*, para crear un mapa electrónico de velocidades de circulación seguras.
 - ✓ El *Proyecto SOMAVE*, que consiste en un sistema de optimización de la marcha de automóviles en función de las características de la carretera orientada a optimizar el consumo de carburante de vehículos industriales.
- La evaluación de las **emisiones del ciclo de vida** global del transporte por carretera, con la participación del INSIA en el grupo de investigación en Tecnologías y Recursos Ambientales.
- La evaluación de la **estabilidad lateral de vehículos cisterna** a través de la realización de ensayos y modelos teóricos de simulación.
- La participación en el consorcio *Cabintec*, que diseña una **cabina inteligente** capaz de detectar el comportamiento del conductor.

Experiencias empresariales en materia de seguridad



La experiencia empresarial en materia de seguridad fue presentada por el Director General de Disfrimur, **D. Juan Jesús Sánchez**.

El Grupo Disfrimur está especializado en **transporte por carretera de productos alimenticios** a temperatura controlada. Opera principalmente en la zona de Levante y cuenta con 8 delegaciones en España. Durante 2008 facturó 80 millones de euros, realizando 50 millones de kilómetros con una flota de 450 vehículos y una plantilla de 950 empleados, la práctica totalidad de ellos fijos. Según señaló Juan Jesús Sánchez, la seguridad en Disfrimur se afronta desde cuatro ámbitos:

- Los **clientes**. Buscando la máxima calidad del servicio, a través del sistema *Cold Road*, que registra y envía a la central la posición, velocidad, temperatura y estado de la máquina de frío en cada vehículo.
- Los **trabajadores**. A través de múltiples acciones como la formación inicial y continua en seguridad (más de 27.000 horas impartidas durante 2008), la coordinación de actividades empresariales con clientes y proveedores, el control vía GPRS/GPS del tacógrafo digital en el 40% de la flota, etc.
- Los **vehículos**. Contando en su flota con los últimos avances tecnológicos, estableciendo planes de mantenimiento preventivo consensuado con los fabricantes, etc.
- La **sociedad**. Reduciendo el impacto de su actividad al llevar más de 3 años sin causar accidentes graves y obteniendo los Certificados en ISO 14.000.



A la izquierda D. Francisco Aparicio (INSIA) junto a D. Juan Jesús Sánchez (Disfrimur)

Compromiso medioambiental

Eficiencia energética y medioambiental



Posteriormente, la jornada centró su atención en cuestiones relativas al compromiso medioambiental en el sector. El Jefe del Departamento de Transporte del IDAE, **D. Juan Luis Pla**, describió el perfil del consumo de energía final en España. En este contexto, el sector del transporte es el principal consumidor (38% del total en 2006) con tendencia a seguir creciendo en términos relativos. Dentro del mismo, el transporte por carretera representa el 80% del consumo total, poniendo de manifiesto el **desequilibrio modal** existente.

Según datos del 2004, las actividades de transporte de mercancías por carretera (vehículos ligeros y pesados) representan el 50% de los consumos de derivados del petróleo en el transporte por carretera.



D. Juan Luis Pla expuso los instrumentos para la mejora de la eficiencia energética en el transporte de mercancías por carretera

Dentro de la **Estrategia Española de Ahorro y Eficiencia Energética 2004-2012**, Juan Luis Pla señaló que se han identificado una serie de instrumentos para mejorar la eficiencia energética, que en el caso concreto del transporte de mercancías por carretera se materializan en la **renovación de la flota**, la **optimización de la gestión de flotas** y la **conducción eficiente**. El Plan de Acción asociado prevé entre 2008 y 2012 una dotación total de más de 400 millones de euros en fondos públicos para el sector transporte.

Proyecto EcoFuel



Como complemento a la intervención del responsable del IDAE, el consultor de la empresa Movidata, **D. José Cegarra**, presentó el proyecto que desarrolla para Disfrimur.



D. José Cegarra (Movidata), socio tecnológico de Disfrimur en el Proyecto Eco-Fuel.

El **Proyecto Eco-Fuel** consiste aprovechar el uso del táctógrafo digital y del CAN Bus (protocolo de comunicaciones para la transmisión de mensajes entre múltiples puntos) para facilitar la **toma de decisiones**.

A través de la información almacenada y transmitida por estos dispositivos, la aplicación informática, desarrollada por un equipo mixto que integra a miembros de Disfrimur y de Movidata, permite crear una serie de informes de uso en diversos ámbitos de la empresa transportista:

- El **control** y la **gestión** del consumo de carburante.
- La realización de **comparativas** de consumo (rendimiento): por ruta, por marca o modelo de vehículo, por conductor, etc.
- El establecimiento de potencialidades y de **objetivos de ahorro**.
- El control y seguimiento de los **resultados de la formación en conducción eficiente** que realizan los conductores.

Aspectos sociolaborales

La integración laboral a través de la externalización logística



El bloque de experiencias en aspectos sociolaborales contó con dos ejemplos de colaboración con la Fundación Cares, representada por su Gerente **D. Enric Andreu**, como protagonista.



De izquierda a derecha, D. Rafael Siles (Grupo DAMM), D. Enric Andreu (Fundación Cares) y D. Jaume Bonavía (Alfil Logistics).

La **Fundación Cares** es una entidad sin ánimo de lucro dedicada a crear y mantener puestos de trabajo para personas con dificultades de inserción laboral, aportando a sus clientes soluciones en el ámbito de los **servicios logísticos y productivos** a través de la **externalización** de tareas que resulten periféricas y complementarias a su actividad principal.

El espíritu de la gestión de la fundación es empresarial, de forma que a través de la búsqueda de soluciones óptimas sus clientes puedan centrarse en aquellas actividades en la que son especialistas. Las actividades que desarrolla se pueden clasificar en:

- Servicios en tareas de soporte logístico: gestión de almacenes, *packaging* y logística inversa.
- Servicios en tareas de soporte industrial como gestión de producción.

El **Grupo DAMM**, representado por **D. Rafael Siles**, Director de Planificación y Logística, colabora desde 1999 con la Fundación Cares en la reinserción de colec-

tivos desfavorecidos mediante la externalización de tareas de su cadena logística y productiva. La colaboración se realiza concretamente en dos instalaciones del grupo en las proximidades de Barcelona:

- En la fábrica de El Prat de Llobregat desde 1999 trabajadores de la Fundación Cares desarrollan actividades de **logística inversa**. En la actualidad trabajan en estas actividades 17 personas.
- En el centro logístico de la ZAL del Puerto de Barcelona trabajan desde 2008 una media de 36 personas de la fundación, con periodos punta de 100, realizando tareas de **almacenaje** y **gestión integral** del *packaging* y de **materiales promocionales**.

La Fundación Cares participa, a través de la externalización de diversas tareas de procesos logísticos y productivos, en la integración de personas con dificultades de inserción laboral.

Por otro lado, **D. Jaume Bonavía**, Director General de Alfil Logistic, explicó su proyecto de colaboración con la Fundación Cares. **Alfil Logistics**, empresa integrada en el Grupo DAMM, es un operador logístico multimodal especializado en mercancía paletizada que cuenta con centros logísticos multimodales en los principales puntos del país.

Como prestador de servicios logísticos integrales (almacenaje y transporte y distribución), comenzó a colaborar con la Fundación Cares en la inserción laboral de personas discapacitadas o colectivos con posibilidades de exclusión a través de su relación con DAMM. En la actualidad, un total de 11 trabajadores de Fundación Cares se encargan de la **gestión total del almacén** y de la **carga y descarga de trenes** en el centro logístico multimodal de Alfil Logistics en Can Tunis.



Trabajadores de la Fundación Cares.

Las personas del transporte una a una



La última presentación del bloque de ejemplos de experiencias en aspectos sociolaborales y de la jornada corrió a cargo del Vocal del Patronato de la Fundación Seur y Agregado al Presidente, **D. Francisco J. García**, que expuso los programas que desarrolla la **Fundación Seur** en cinco ámbitos diferenciados:

- *Programa Renacer*: dedicado a la infancia desfavorecida y marginada, tanto en España como en Portugal y Mozambique.
- *Programa Ayudar*: que presta servicios logísticos a proyectos de cooperación y desarrollo.
- *Programa Unir*: en el que la Fundación Seur sirve de nexo de unión con otras fundaciones o empresas para llevar a cabo proyectos solidarios.
- *Programa Reutilizar*: dedicado al reciclaje.
- *Programa Participar*: que ofrece un amplio abanico de soluciones (asesoramiento, formación, becas y otras ayudas) al equipo humano de Seur.



D. Francisco J. García durante su exposición sobre las iniciativas sociales llevadas a cabo por Fundación SEUR.

Con las experiencias de esta Presentación se confirma que una mejora en aspectos medioambientales, de seguridad o socio-laborales implica una mejora en la eficiencia empresarial (calidad del servicio, resultados, etc.).

Conclusiones de la jornada

El cierre de la undécima Presentación Pública «Mejora de la eficiencia social en el transporte de mercancías por carretera» fue realizado por **D. Emilio Sidera**, Subdirector General de Ordenación y Normativa de Transporte Terrestre, que inició su intervención destacando el hecho de que a lo largo de todas las intervenciones la eficiencia social se incluía como una faceta más de la eficiencia empresarial en su conjunto y no como un objetivo aislado, poniendo de manifiesto que **los aspectos sociales se están asumiendo por todos los agentes del mercado**, especialmente por las empresas.



D. Emilio Sidera ofreciendo sus conclusiones a la 11ª Presentación Pública sobre eficiencia social.

Asimismo, señaló que la **planificación estratégica** del sector también ha evolucionado a la hora de considerar el impacto de cuestiones sociales en el mismo. Una de las premisas del primer Plan PETRA era que ante un mercado en cambio, la disposición de las empresas a cambiar y a adaptarse sería clave para su supervivencia. Por ello, el nuevo PETRA II está orientado a aquellas empresas que han logrado cambiar, asumiendo objetivos sociales en su propia filosofía empresarial.

En este contexto, Emilio Sidera señaló que la labor normativa de la DGTT puede **impulsar** estos **cambios** y orientar a las empresas que operan en el mercado. No obstante, este tipo de actuaciones normativas no es suficiente por sí solo para invertir tendencias y es básico que sean las **empresas** las que **asuman internamente** estos **cambios**.

Concurso PETRA de mejores experiencias

EXPERIENCIA GANADORA DEL CONCURSO PETRA 2009



Objetivos y desarrollo

Como se ha hecho referencia a lo largo de los Boletines PETRA, una de las actividades desarrolladas por la Dirección General de Transporte Terrestre es la celebración de un concurso anual que busca promocionar las buenas prácticas dentro de las líneas de actuación propugnadas por el Plan PETRA II.

La convocatoria de este concurso persigue incentivar la iniciativa empresarial en el sector, premiando y distinguiendo a aquellas empresas u organizaciones que hayan realizado experiencias o proyectos dentro del ámbito de las líneas estratégicas establecidas por el Plan PETRA II para el ámbito de las empresas:

1. Eficiencia empresarial:

- a) Eficacia empresarial.
- b) Calidad del servicio.
- c) Mejora de la imagen de la empresa.

2. Eficiencia social:

- a) Seguridad.
- b) Compromiso medioambiental.
- c) Aspectos sociolaborales.

A la hora de valorar las candidaturas presentadas, el jurado de los premios ha considerado en líneas generales los siguientes criterios:

- Lo novedoso de las experiencias presentadas.
- El esfuerzo y nivel de compromiso demostrado.
- La consecución de una mejora considerable para las empresas implicadas en la experiencia.

- El grado de integración y satisfacción conseguido por el cliente a raíz de la experiencia.
- El número de líneas de estratégicas (ámbito empresas) del Plan PETRA II desarrolladas en cada experiencia.
- La presentación y calidad del material aportado.

Fallo del concurso 2009

El pasado 8 de julio, reunido el jurado del «Concurso de Mejores Experiencias Empresariales relacionadas con las líneas de actuación del Plan PETRA II», presidido por el Ilmo. Sr. Director General de Transporte Terrestre, D. Juan Miguel Sánchez, e integrado por los señores, D. Ovidio de la Roza Braga, Dña. Rosa Aza Conejo, Dña Elsa Coelho Ramos, D. Ramón Vázquez Negro y Dña. Ana Santiago Coll decidió por unanimidad otorgar a la **Cía Logística ACOTRAL** el **Premio a la mejor experiencia empresarial** correspondiente al año 2009 por el proyecto desarrollado en colaboración con su cliente Mercadona y con Renfe, que ha supuesto el establecimiento un una red de transporte intermodal y en el cual se ven reflejadas gran parte de los principios del Plan PETRA II.

En particular, como se puede leer en las páginas 15 y 16 de este boletín donde se resume esta experiencia, merece la pena destacar el impacto que este proyecto ha tenido en la mejora de la **eficiencia empresarial y social**, tanto por los ahorros que ha supuesto para la empresa y para su cliente, como por los beneficios que ha aportado al conjunto de la sociedad y que se traducen, entre otros, en la reducción de emisiones, en el aumento de la seguridad en el transporte y en la conciliación de la vida laboral y personal de sus empleados. □

La experiencia de Acotral, como ganadora del Concurso PETRA 2009, representa un ejemplo de cooperación con el resto de agentes que intervienen en el transporte, cargadores, empresas de otros modos de transporte, etc., dando como resultado una mejora en la eficiencia empresarial y social gracias a la intermodalidad.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

CENTRO
DE PUBLICACIONES