

PETRA:

HACIA LA MODERNIZACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Nº 14
BOLETÍN
INFORMATIVO
SEPTIEMBRE 2007

- ✓ **Medidas desarrolladas en el marco del Plan PETRA durante los últimos años (segunda parte)**
- ✓ **Expansión exterior: informes de CEDIT sobre los «Nuevos Mercados»**
- ✓ **Mejores prácticas empresariales: Concurso PETRA 2007**



MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE TRANSPORTES
POR CARRETERA



S U M A R I O

Boletín 14 – Septiembre 2007

Editorial

La actualidad del Plan PETRA

| | |
|--|---|
| Medidas desarrolladas en el período 2001-2006 (segunda parte) | 4 |
|--|---|

Expansión exterior

| | |
|---|----|
| Informes de CEDIT sobre «Nuevos Mercados» | 13 |
| <i>Aspectos generales</i> | |
| <i>Hungría</i> | |
| <i>Polonia</i> | |
| <i>República Checa</i> | |
| <i>Bulgaria</i> | |
| <i>Eslovenia</i> | |
| <i>Rumanía</i> | |
| <i>Rusia</i> | |
| <i>Marruecos</i> | |
| <i>Conclusiones y perspectivas de futuro</i> | |

Mejores prácticas en el Sector

| | |
|--|----|
| Experiencias galardonadas en el Concurso PETRA 2007 | 25 |
| <i>Proyecto Titrans (promovido por Froet)</i> | |
| <i>Palletways Iberia, S. L.</i> | |
| <i>Escola Europea de Short Sea Shipping</i> | |

Editorial

Con esta nueva edición el boletín PETRA cumple su séptimo aniversario. Fue en septiembre de 2000 cuando se publicó su «número 0», momento en el que el Plan PETRA se encontraba aún en proceso de debate y aprobación. Después de siete años y quince números publicados, la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento (DGTC) mantiene firme su compromiso de comunicación con el Sector y la comunidad del transporte en general, con el fin de difundir el desarrollo de las líneas de actuación propuestas en el Plan PETRA para la mejora competitiva y modernización del Sector nacional del transporte de mercancías por carretera.

Esta actuación, desarrollada por la DGTC en colaboración con el Comité Nacional del Transporte por Carretera y con la asistencia técnica de la firma consultora

Arup, se complementa con el ya conocido ciclo de presentaciones públicas (ocho hasta la fecha) y con el concurso anual de experiencias (premios PETRA).

Este número 14 coincide, precisamente, con el proceso de revisión del Plan PETRA que en la actualidad está siendo sometido a debate entre los principales interlocutores del sector, y es por ello que en él se pretende cerrar el resumen iniciado en el anterior boletín sobre las actuaciones desarrolladas por la DGTC en el período 2001-2006 en el marco de dicho Plan.

Asimismo, se profundiza en una de las líneas estratégicas del Plan que cada cobra mayor relevancia: la Expansión Exterior; y se pretende, además, dar difusión a las mejoras prácticas a nivel nacional con las experiencias galardonadas en la edición anual 2007 de los premios PETRA. □



NOTICIAS DE ACTUALIDAD:

- ❖ El último Observatorio de Precios del Ministerio de Fomento (junio de 2007) muestra un incremento de los precios del transporte del 5,5% en el primer trimestre de 2007. Con este aumento, la evolución de los precios y los costes durante el período 2000-2007 alcanza una situación cercana al equilibrio.
- ❖ El Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, exime del uso obligatorio del tacógrafo y de la aplicación de normas sobre tiempos de conducción y descanso a los transportes realizados por vehículos ligeros propulsados por electricidad o gas, al transporte de fondos y valores y a los transportes realizados en recintos cerrados tales como puertos, aeropuertos o estaciones ferroviarias.
- ❖ España y Francia concretan su apuesta por la intermodalidad con la convocatoria en abril de 2007 del primer concurso de Autopistas del Mar en el Arco Atlántico.

EN ESTE NÚMERO:

- 📄 Completamos el resumen iniciado en el boletín anterior sobre las **actuaciones desarrolladas** en el período 2001-2006 por la **Dirección General de Transportes por Carretera** en el marco del Plan PETRA... Pág. 4
- 📄 Presentamos las conclusiones de los informes realizados por CEDIT sobre los **Nuevos Mercados (Hungría, Polonia, Rep. Checa, Rumania, Bulgaria, Eslovaquia, Rusia y Marruecos)** Pág. 12
- 📄 Resumimos el contenido de las experiencias nacionales que han resultado galardonadas con los **Premios Petra 2007** Pág. 22

La actualidad del Plan PETRA

MEDIDAS DESARROLLADAS EN EL PERÍODO 2001-2006 (segunda parte)

El pasado mes de julio de 2007, el Plan PETRA cumplió su sexto aniversario, habiéndose convertido en el referente indiscutible de las actuaciones conjuntas del sector del transporte de mercancías por carretera durante los últimos años.

Como continuación del artículo incluido con el mismo titular en el anterior boletín número 13, a lo largo de este apartado se ofrece una recapitulación de las medidas desarrolladas durante estos seis años de historia del Plan PETRA. En esta segunda parte se relacionan las actuaciones comprendidas dentro de las cinco últimas líneas estratégicas que se aprobaron en el Plan PETRA y que han sido lideradas por la DGTC.

El detalle de dichas actuaciones se presenta agrupándolas en función de las grandes líneas estratégicas del Plan y, más concretamente, en función del proyecto para el que se programaron.

Línea estratégica VI

Ordenación y normativa

Las medidas incluidas en esta línea estratégica del Plan PETRA, que probablemente es en la que más protagonismo le corresponde a la Administración en su calidad de regulador, buscaban principalmente establecer los cauces adecuados que dieran al Sector transparencia y corresponsabilidad.

Medidas ejecutadas

PROYECTO 15. Seguridad y medio ambiente: renovación de la flota e implantación de las ITV móviles.

La seguridad ha sido una de las principales prioridades del Ministerio de Fomento en todos los ámbitos de su competencia, aspecto éste que ha visto además reforzado en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT).

Desde el punto de vista normativo, y al margen de lo relativo a labores inspectoras (véase Proyecto 17), se pueden destacar las siguientes actuaciones:

- ✓ Aprobación del Real Decreto 248/2001, de 9 de marzo, por el que se estableció una regulación sobre la obligatoriedad de información en autovías y autopistas acerca de las estaciones de servicio disponibles y sus precios.
- ✓ Aprobación del Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre, por el que se regulan las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en territorio español.
- ✓ Orden de 15 de enero de 2003 por la que se aprueban las bases reguladoras de la concesión de ayudas a las Sociedades de Garantía Recíproca que operen en el sector del transporte por carretera, modificada por la de 9 de diciembre de 2005.

Además de las actuaciones normativas, otras medidas importantes desarrolladas en este ámbito han sido las siguientes:

- ✓ Realización de diversas campañas de concienciación sobre la seguridad en carretera, en los períodos clave del año, mediante escritos a los Consejeros de Transportes de las Comunidades Autónomas, Ministerio del Interior, asociaciones del sector, etc.
- ✓ Apoyo y colaboración en un número importante de cursos sobre seguridad (conducción, prevención de riesgos, etc.). El 56,5% de las ayudas para formación que da la Dirección General de Transportes por Carretera se ha destinado a cursos relacionados con la seguridad.
- ✓ Organización de una ponencia (diciembre de 2002) sobre la figura del renting en vehículos industriales ante el pleno del Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera.
- ✓ Creación y mantenimiento de los registros de consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas.
- ✓ Elaboración de informes anuales sobre partes de accidentes y estadísticas sobre siniestralidad.
- ✓ Realización de un estudio para crear una aplicación que facilite, a través de Internet, información sobre las condiciones esenciales para el transporte de mercancías peligrosas.

Una parte esencial de los esfuerzos se ha orientado a la seguridad, con medidas normativas como el RD 957/2002 sobre inspecciones técnicas en carretera, y con otras acciones de carácter divulgativo e informativo.

PROYECTO 16. Plan de Coordinación entre las diferentes Administraciones.

Una de las demandas generalizadas del Sector durante todo el proceso de definición del Plan fue la necesidad de coordinación entre las distintas Administraciones involucradas en el transporte de mercancías.

La DGTC ha adoptado una posición muy proactiva desde entonces con una intensa actividad en las relaciones con otros organismos. En este sentido pueden reseñarse actuaciones como las siguientes:

- ✓ Desarrollo e implantación de un procedimiento de intercambio periódico de datos entre el Registro General de Transportistas y los Sistemas de Información de la Agencia Tributaria, que ha permitido evitar a los interesados en la obtención o visado de autorizaciones de transporte tener que presentar certificados emitidos por dicha Agencia.
- ✓ Creación de un procedimiento de intercambio de datos entre el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte y los registros de la Seguridad Social, mediante el que se ha conseguido evitar, en una buena parte de los supuestos, que los interesados en la obtención o visado de autorizaciones de transporte tengan que presentar certificados emitidos por dicho organismo.
- ✓ Puesta en funcionamiento de un servicio en explotación que permite, a la Inspección del Transporte y a los especialistas en transporte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la consulta de datos del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte utilizando terminales móviles y tecnología SMS.
- ✓ Actualizaciones diversas de la aplicación informática SITRAN, a través de la que se gestiona el Registro General de Transportistas y de Empresas de Activi-

dades Auxiliares y Complementarias del Transporte, con objeto de facilitar y agilizar la tramitación de autorizaciones.

- ✓ Labor continua de coordinación y apoyo a las Comunidades Autónomas en materias relacionadas con la gestión de autorizaciones. Independientemente de las reuniones periódicas del Grupo Técnico de Gestión y Apoyo a la Comisión de Directores Generales de Transportes del Estado y de las Comunidades Autónomas, se han atendido, por parte de la DGTC, más de 800 consultas de órganos de gestión autonómicos y se han efectuado más de 80 viajes con objeto de formar y apoyar al personal que realiza tareas de gestión y tramitación de autorizaciones en las Comunidades Autónomas.
- ✓ Interconexión entre el registro de la Dirección General de Tráfico y el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte.
- ✓ Firma de un convenio con la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre para la prestación de servicios de certificación de firma electrónica, para garantizar la seguridad de las transacciones con el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte vía Internet.
- ✓ Proyecto en curso de administración electrónica que permitirá realizar los trámites de solicitud y visado de autorizaciones a través de Internet, que se ha puesto en funcionamiento en la Comunidad de Madrid.
- ✓ Firma de protocolos en mayo de 2006 con la Agencia Tributaria y con la Inspección de Trabajo y la Seguridad Social para la coordinación funcional y operativa de las actuaciones inspectoras.

Por otra parte, la labor normativa en este apartado se ha visto reflejada en los siguientes textos:

- ✓ La Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, contiene tres importantes disposiciones adicionales destinadas a mejorar la coordinación entre las Administraciones de transportes, la Agencia Tributaria, la Seguridad Social y la Dirección General de Tráfico introduciendo mayores niveles de transparencia recíproca entre sus registros.

- ✓ El Real Decreto 1256/2003, de 3 de octubre, por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión de coordinación de dicho transporte.
- ✓ El Real Decreto 1010/2001, de 14 de septiembre, por el que se determinan las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías perecederas y se constituye y regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte, con objeto de garantizar el desarrollo armónico de todas las cuestiones que afectan al transporte de mercancías perecederas.

En los últimos años la DGTC ha mejorado significativamente los canales de comunicación con otros organismos como la Agencia Tributaria, la Seguridad Social y la Guardia Civil, y ha prestado apoyo a las Comunidades Autónomas.

PROYECTO 17. Desarrollo de la capacidad normativa e inspectora de la Administración: nuevo tacógrafo y planes de inspección.

La capacidad inspectora de la Administración es un instrumento clave para velar por la seguridad y para garantizar un escenario con condiciones adecuadas de competencia. Desde este punto de vista, el período 2001-2006 ha sido bastante activo en cuanto a normativa se refiere, relacionándose a continuación los principales referentes:

- ✓ Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- ✓ Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.
- ✓ Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera.
- ✓ Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.
- ✓ Orden ministerial de 27 de febrero de 2004, sobre capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.
- ✓ Orden ministerial de 19 de septiembre de 2006, por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril y por vía navegable, y Resolución de 21 de noviembre de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera.
- ✓ Real Decreto 1202/2005, de 10 de octubre, sobre el transporte de mercancías perecederas y los vehículos especiales utilizados en estos transportes.
- ✓ Orden ministerial de 31 de enero de 2003 por la que se establecen normas de control en relación con los transportes públicos de mercancías por carretera.
- ✓ Orden ministerial de 21 de diciembre de 2006 sobre procedimiento para la devolución parcial del impuesto sobre hidrocarburos y de las cuotas autonómicas del impuesto sobre ventas minoristas de determinados hidrocarburos.
- ✓ Ley 25/2006, de 17 de julio, por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera. Reduce el impuesto sobre primas de seguros en 2006 y establece una bonificación del 50% de las cuotas del IAE para el transporte por carretera en 2006 y 2006 (artículos 5 y 6).
- ✓ Orden ministerial, de 25 de abril de 2005, por la que se regula la implantación del tacógrafo digital.



Además de la actividad normativa, se han abordado otras medidas que se reseñan a continuación:

- ✓ Convenio con la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre (23-10-2002) para la expedición, por parte de ésta, de las tarjetas identificativas de conductores en orden a la entrada en funcionamiento de los nuevos tacógrafos digitales (por valor de 500.000 euros).



- ✓ Convenio con la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre que regula la Encomienda de Gestión para el desarrollo del Proyecto de ejecución y difusión del Tacógrafo Digital (01-06-2005).
- ✓ Los Planes de Inspección de Transporte para 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 y 2006 fueron plenamente ejecutados. Cabe destacar, entre otros datos, que durante esos años se controlaron por las fuerzas de vigilancia en carretera más de 5.800.000 vehículos y se examinaron, por las distintas Administraciones, cerca de 13 millones de discos de tacógrafo.
- ✓ Dotación para la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de 350 dispositivos para el control del correcto funcionamiento de los limitadores de velocidad y de los tacógrafos.
- ✓ Firma del protocolo de integración de España como miembro del grupo de trabajo Eurocontrol-Route (Ministro de Fomento, julio 2002), para la coordinación de los servicios de inspección y policía de control del transporte por carretera.
- ✓ La Dirección General de Tráfico ha iniciado la ejecución de un plan dirigido a dotar a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de 3.000 nuevos instrumentos informáticos que facilitarán su labor, agilizando la comprobación de datos de los registros obrantes en dicha Dirección General y en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Activi-

dades Auxiliares y Complementarias del Transporte durante la realización de controles en carretera, así como la transmisión de las correspondientes denuncias a los órganos competentes en materia de transportes de las distintas Administraciones.

- ✓ Incremento significativo de los efectivos de la Inspección de Transportes de la DGTC, que 2006 se han multiplicado por tres.
- ✓ Establecimiento de un sistema de inspección automática en carretera de vehículos de transporte que circulan, mediante lectura dinámica de matrículas y consulta en línea al registro general de transportistas. De esta manera se detectan automáticamente irregularidades en las autorizaciones. El sistema está operativo desde 2006 en la Comunidad de Madrid.



- ✓ Se ha dotado a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de, aproximadamente, 300 equipos portátiles para el control de tiempos de conducción y descanso con el tacógrafo digital.

Línea estratégica VII

Acciones en el ámbito sociolaboral

El sector del transporte de mercancías por carretera presenta una situación muy particular en el ámbito socio-laboral debido a la existencia de multitud de transportistas autónomos, lo que implica una muy peculiar conformación de la estructura empresarial y comercial del sector.

Medidas ejecutadas

PROYECTO 18. Promoción del Observatorio Social.

El objetivo de esta medida consistía en dotar de un contenido amplio y específico al observatorio social, llevando a la práctica medidas que mejorasen de forma efectiva el marco sociolaboral en el que se desempeña la actividad, aumentando la seguridad vial y reduciendo los niveles actuales de siniestralidad.

Durante el período 2001-2006 el observatorio social ha estado en pleno funcionamiento y se ha consolidado, actualizándose su contenido e información permanentemente.

Adicionalmente, en el ámbito de esta medida del Plan, se han realizado los siguientes trabajos:

- ✓ En 2005, con la colaboración del Instituto de Salud Carlos III se ha realizado un estudio sobre estado de salud y condiciones de trabajo de los conductores de transporte de mercancías por carretera. Los resultados están en la página web de la DGTC.
- ✓ En 2006 se ha realizado un segundo estudio sobre determinantes de salud y organización preventiva en el sector del transporte de mercancías por carretera. Los resultados se harán públicos próximamente.

PROYECTO 19. Documentación acreditativa de la relación laboral.

Con el objetivo de velar por la calidad laboral del colectivo profesional de los conductores y eliminar las prácticas desleales en el sector, garantizando el cumplimiento de la normativa laboral en vigor, se aprobó la Orden de 20 de diciembre de 2002 por la que se establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por conductores de terceros países.

PROYECTO 20. Acciones para el equilibrio entre la oferta y demanda de conductores.

Dentro de este proyecto, las principales acciones que se han desarrollado durante el período 2001-2006 han sido las siguientes:

- ✓ Convenio suscrito entre el Comité Nacional del Transporte por Carretera y el Ministerio de Defensa con el fin de coordinar fórmulas para una incorporación más eficaz al ámbito laboral de aquellos soldados que hu-

bieran obtenido el permiso de conducción de vehículos industriales en el ejército a su salida del servicio militar.

- ✓ La realización de trabajos por parte de la DGTC a partir de las bases de datos facilitadas por el INEM y las encuestas realizadas por la propia Dirección General de Transportes por Carretera para la determinación del posible desequilibrio entre oferta y demanda de conductores profesionales en nuestro país, sin que en dichos trabajos se haya evidenciado una escasez de conductores significativa o el riesgo de que ésta se produzca a corto o medio plazo, aunque sí un desigual reparto territorial de los conductores demandantes de empleo disponibles.
- ✓ Actuaciones realizadas por parte de asociaciones de transportistas ante los Ministerios del Interior y de Trabajo y Asuntos Sociales para intentar agilizar los procesos de incorporación al mercado laboral español de profesionales de la conducción procedentes de terceros países.

Asimismo hay que señalar, en relación con esta materia, que el pasado 20 de julio de 2007 fue aprobado el Real Decreto por el que se regula la formación obligatoria de los conductores profesionales que incorpora al ordenamiento interno la Directiva 2003/59/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003.

Línea estratégica VIII

Infraestructuras e intermodalidad

El objetivo de esta línea estratégica del Plan PETRA era contribuir al desarrollo de redes de transporte que respondieran a las necesidades de movilidad de mercancías de una manera integral, facilitando la interconexión entre cada uno de los modos de transporte, como uno de los elementos clave en el futuro del sector.



Medidas ejecutadas

PROYECTO 21. Promoción de una red nacional de centros intermodales e infraestructuras complementarias del transporte.

El Ministerio de Fomento ha apoyado este proyecto con su participación en diversas iniciativas desarrolladas en el Sector en relación con la intermodalidad en el transporte (SIL, CEL, FITRANS, etc.).

Más concretamente se han realizado las siguientes actuaciones:

- ✓ El foro de transportes 2006, organizado por el Ministerio de Fomento junto a AECOC, CETM y FE-NADISMER, dedicado monográficamente a la intermodalidad.
- ✓ Estudio sobre transporte intermodal realizado con la colaboración de la Fundación CETMO. Los resultados están en la página web de la Dirección General.
- ✓ Modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre de 2006, que clarifica el concepto de centros de transporte, sus modalidades y categorías y determina con claridad su presencia en el Comité Nacional del Transporte por Carretera.
- ✓ Realización de los primeros contactos con el grupo de trabajo sobre la materia del Comité Nacional del Transporte por Carretera y con la Asociación de Centros de Transporte en España ACTE, para comenzar la elaboración de un mapa de la totalidad de

infraestructuras específicas y complementarias del transporte de mercancías por carretera y multimodal existentes en el país.

- ✓ Orden de 13 de octubre de 2004, por la que se modifican las masas y dimensiones de los vehículos. La nueva norma aumenta los supuestos en que se permite una masa máxima autorizada de 44 toneladas cuando se realice transporte combinado con vehículos articulados de 5 o más ejes y cabeza tractora de tres ejes. Cuando la cabeza tractora sea de dos ejes se permitirá una MMA de 42 toneladas.
- ✓ Jornada pública sobre intermodalidad en el sector del transporte de mercancías por carretera realizada en 2006 con la colaboración de Arup, en la que se presentaron sus experiencias la Unión de Operadores de Transporte Combinado, Pañalón-Tradilo, Trasmediterránea cargo y la Autoridad portuaria de Barcelona.
- ✓ Elaboración de un Plan de Acción para la promoción del operador intermodal en el sector del transporte de mercancías por carretera, con la asistencia técnica de la firma consultora Arup, cuyos resultados se incluyeron en el boletín *PETRA* número 13.

El Plan de Acción para la promoción del «Operador Intermodal» es una apuesta inequívoca de la DGTC por fomentar las sinergias de la carretera con otros modos alternativos de transporte.



Línea estratégica IX

Expansión exterior

Esta línea estratégica del Plan PETRA tenía como objetivo incentivar la internacionalización del tejido empresarial del transporte, más allá de la mera presencia en las redes internacionales, mediante la implantación efectiva en otros países donde las empresas españolas podrían obtener ciertas ventajas competitivas.



Medidas ejecutadas

PROYECTO 22. Desarrollo de masterfranquicias como fórmula de expansión exterior.

Esta actuación se desarrolló en paralelo con el proyecto número 2, relativo a una campaña de promoción del modelo de la franquicia y otras fórmulas de colaboración estable en las relaciones comerciales, cuyas medidas más relevantes se incluyeron en el boletín anterior.

Entre dichas medidas, y por lo que a las fórmulas de internacionalización se refiere, hay que recordar las reuniones mantenidas con la empresa Subway, multinacional estadounidense cuyo proceso de internacionalización ha seguido precisamente el modelo de la masterfranquicia.

PROYECTO 23. Expansión a nuevos mercados con fuerte potencial de desarrollo.

Dentro de este proyecto las actuaciones desarrolladas se han orientado a la preparación de diversos estudios y a la colaboración en determinadas actividades con organis-

mos públicos promotores de la expansión exterior. Entre estas medidas se pueden citar las siguientes:

- ✓ Elaboración de un estudio sobre la situación de «El transporte de mercancías por carretera en vehículos españoles en Europa y Marruecos» (2001), cuyos resultados han sido puestos a disposición del sector.
- ✓ Presentación de las ayudas existentes en el Instituto de Comercio Exterior (ICEX) a los transportistas interesados (junio de 2003).
- ✓ Oferta del ICEX a las empresas de transportes para participar en la feria de París de 2004 con una reducción del 50% en los costes.
- ✓ Estudios sobre el marco legal del transporte de mercancías en Marruecos, Rusia, República Checa y Eslovaquia (2006) realizados por la Dirección general de Transportes por Carretera con la colaboración de la Universidad Jaime I de Castellón (CEDIT), y que durante 2007 se han completado también para Hungría, Rumanía, Polonia y Bulgaria. Un resumen de las principales conclusiones de este estudio se incluye en el segundo apartado de este boletín.
- ✓ Jornada sobre internacionalización de las empresas de transporte (2005) en la que se presentaron tres destacadas experiencias en dicho campo: Grupo Carreras, Grupo Toquero y Grupo Europool/Prujá.
- ✓ Presentación sobre experiencias en internacionalización (2007) en la que participaron representantes de Transibermar, el ICEX y el CEDIT.
- ✓ Estudio sobre las empresas españolas de transporte internacional de mercancías por carretera (2004), que analiza el transporte internacional que realizan y sus costes, comparándolos con los de las empresas de otros países.
- ✓ Reunión en la sede ICEX con la participación de AS-TIC y la Dirección de Promoción Exterior (diciembre 2003), en la que se acordó el inicio de dos actuaciones anuales en mercados de los países recién incorporados a la UE.
- ✓ Con la colaboración del ICEX se mantienen y fomentan misiones comerciales de empresarios interesados en el acceso a los mercados de los nuevos países que se han integrado en la UE.

Asimismo, y con respecto a las relaciones internacionales, las actuaciones más relevantes han sido las siguientes:

- ✓ Acuerdo bilateral en materia de transportes con Argelia, viniendo a sumarse a los existentes con Marruecos y Túnez en el ámbito del arco mediterráneo.
- ✓ Acuerdo bilateral con Rusia, firmado en mayo de 2001.
- ✓ Acuerdos bilaterales para el transporte por carretera con Albania y Turquía (abril 2002).
- ✓ Revisión del acuerdo bilateral con Rumania (2003).
- ✓ Convenios bilaterales con Bulgaria, Irán y Argelia (2004).

PROYECTO 24. Canalización de las ayudas a la expansión exterior.

La información sobre ayudas y subvenciones de los distintos organismos y Administraciones a la expansión exterior está recogida en el banco de datos que se ha incluido en la página web del Ministerio. Dicha información está actualizada y disponible desde diciembre de 2002.



Línea estratégica IX

Mejoras medioambientales

El transporte por carretera es el modo al que tradicionalmente se imputan mayores costes indirectos (externalidades del transporte), los cuales son fáciles de observar (congestión, contaminación, siniestralidad, etc.) pero difíciles de cuantificar.

El Libro Blanco de la Unión Europea apostó decididamente por el ferrocarril por su menor impacto ambiental, y ante esta situación, ya prevista en el Plan Petra, el sector del transporte por carretera ha tenido que tomar conciencia para favorecer y fomentar las inversiones en material móvil que no perjudique el medio ambiente, la utilización de energías alternativas menos contaminantes.

Emisiones CO₂
Miles de Toneladas

| Año | Carretera | Ferrocarril | Aviación | Navegación Interior |
|----------------|-----------|-------------|----------|---------------------|
| 2003 | 843.592 | 8.135 | 132.409 | 17.333 |
| Previsión 2020 | 915.357 | 891 | 180.155 | 19.070 |

Fuente: Comisión Europea. Documento de trabajo sobre la revisión del Libro Blanco 2008

PROYECTO 25. Fomento de la inversión en vehículos ecológicos.

Desde el punto de vista normativo, las principales actuaciones desarrolladas para fomentar la inversión en vehículos más ecológicos han sido las siguientes:

- ✓ Real Decreto 283/2001, de 16 de marzo, en el que se estableció una deducción en Impuesto sobre Sociedades por inversión en vehículos menos contaminantes.
- ✓ Real Decreto Ley 10/2000, de 6 de octubre, en el que se estableció una reducción del plazo de permanencia del vehículo en la empresa a efectos de la aplicación de la deducción por inversión en vehículos nuevos.
- ✓ Real Decreto Ley 10/2000, de 6 de octubre y Ley 14/2000, de 29 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, en los que se aprobaron deducciones fiscales por inversión en innovaciones tecnológicas que mejorasen las condiciones de seguridad en el transporte y por utilización de recursos que optimizasen la explotación de las empresas mejorando el aprovechamiento de vehículos y racionalizando el consumo de energía.

- ✓ La Ley 25/2006, de 17 de julio, por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, en su artículo 2.º aumenta en un 20% la deducción por inversiones en vehículos ecológicos en el impuesto de sociedades.

Además de las medidas normativas, se han ejecutado otras actuaciones como las siguientes:

- ✓ La firma anual de convenios entre el Ministerio de Fomento y el Instituto de Crédito Oficial (ICO), a partir de 2000, estableciendo una línea de crédito a través de dicha entidad para inversiones en vehículos destinados a explotaciones de transporte público por carretera que incorporasen tecnología menos contaminante, que se pusieron en marcha en más de 50 entidades financieras del país, habiéndose dotado esta línea de 2001 a 2006 con 1.300.506.052 euros.
- ✓ Dentro de los apoyos a la formación en el ámbito del transporte, la DGTC ha subvencionado la realización de numerosos cursos de conducción económica, cuyos efectos beneficiosos sobre el medio ambiente se encuentran más que contrastados, así como para la obtención de la certificación de calidad medioambiental.
- ✓ Participación en la elaboración del informe UNITE de la Comisión Europea para la identificación de los costes externos del transporte.
- ✓ Participación de la DGTC en el grupo de trabajo creado por la Administración Estatal y la CEOE para llevar a cabo el cumplimiento de los objetivos del Protocolo de Kyoto.
- ✓ Colaboración con el Ministerio de Medio Ambiente en la definición de la estrategia para el cumplimiento del Protocolo de Kyoto, con la participación de la DGTC en todos los grupos de trabajo creados por el Ministerio de Medio Ambiente para el cumplimiento

de los objetivos de Kyoto en el sector del transporte. En estos grupos de trabajo se definirán las medidas concretas en adoptar.

- ✓ Modificación de la normativa de acceso al mercado de manera que impulse la renovación de la flota (Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo).
- ✓ Creación de un grupo de trabajo en 2006 con representantes de la Administración y del sector para el estudio del uso de combustibles alternativos. En relación con este tema, se está asimismo colaborando con el Instituto para la diversificación y ahorro de la energía (IDAE).

El dinero de la línea de crédito del ICO para financiar inversiones en vehículos menos contaminantes para transporte público por carretera ha superado los 1.300 millones de euros.

PROYECTO 26. Promoción de la seguridad y la identificación pública de la adaptación medioambiental.

El desarrollo de esta iniciativa es común a los proyectos 8, 10, 11 y 12 (véase boletín núm. 13) y al proyecto 15 (incluido en la línea estratégica VI sobre Ordenación y Normativa).

PROYECTO 27. Establecimiento de limitaciones para vehículos no adaptados a los requerimientos medioambientales.

En este apartado hay que indicar que se vienen aplicando los criterios señalados por la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT) para la concesión de autorizaciones multilaterales por un año para vehículos más verdes y seguros (Euro 3).

Expansión exterior

INFORMES DE CEDIT SOBRE LOS «NUEVOS MERCADOS»

CEEDIT

Aspectos generales

El Centro de Derecho del Transporte Internacional (CEEDIT) de la Universitat Jaume I de Castellón se constituyó en mayo de 2003 y se dedica fundamentalmente a la investigación, consultoría y formación en el ámbito del Derecho del transporte internacional. Desarrolla sus actividades gracias a la financiación proveniente de convenios cuatrienales de colaboración con diversas entidades públicas y privadas (Diputación Provincial de Castellón, Fundación Francisco Corell, Autoridad Portuaria de Castellón, Cámara de Comercio de Castellón, BP Oil España, Confederación de Empresarios de Castellón), así como de proyectos de investigación subvencionados por diferentes organismos públicos (Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación y Ciencia).

Hasta la fecha, las actividades llevadas a cabo por CEEDIT abarcan iniciativas tan diversas como la organización de jornadas y de Congresos Internacionales en materia de transporte, la celebración de un Máster en Derecho y Gestión del Transporte, la recopilación de la normativa nacional e internacional sobre transporte, la publicación de monografías y estudios, así como la elaboración de diversos informes y dictámenes a instancia de entidades públicas y privadas.

La idea de elaborar una serie de informes sobre la situación jurídica y económica del transporte en algunos países de la Europa del Este y en Marruecos nace del interés por ofrecer a las empresas transportistas españolas una visión de conjunto, no sólo de los principales datos macroeconómicos sino también del marco jurídico en todo aquello que pueda ser de interés para el establecimiento u operación en los países reseñados. En coordinación con las entidades financiadoras —el Ministerio de Fomento a través de la DGTC y la Generalitat Valenciana— la elección de estos países se efectuó en aten-

ción al interés que pudieran tener para el sector del transporte en España, bien por su reciente adhesión a la Unión Europea, bien porque su importancia económica (es el caso de Rusia) o la complejidad de su normativa interna (Marruecos) lo justificaron.

De esta forma, se han elaborado ocho informes en dos fases: en 2004 se redactaron los estudios sobre Hungría, Polonia y la República Checa, en 2006 pudieron terminarse los informes sobre Bulgaria, Eslovaquia, Rumania, Rusia y Marruecos.

Estos informes reproducen un esquema prácticamente idéntico, con el fin de que se integren en una serie de estudios que se prevé que sean objeto de una publicación conjunta.

Así, una primera parte de los informes recoge las condiciones generales de acceso al mercado de que se trate, como puede ser las formas de actuación en el país, filiales, constitución de sociedades, inscripción en los registros públicos, etc.

Una segunda parte analiza los aspectos económicos generales y específicos vinculados al transporte (construcción y estado de las infraestructuras, etc.), mientras que una tercera parte detalla la regulación legal del transporte por carretera (licencias, Derecho laboral, inspecciones y sanciones, etc.).

A modo de conclusión, los estudios finalizan con una serie de consideraciones finales —una especie de checklist de los aspectos más relevantes— y una recopilación de enlaces a páginas web de interés.

La finalidad era la de dar una visión general del entorno jurídico y económico del transporte que pudiera servir de guía para las empresas dedicadas al transporte internacional por carretera.

Hungría



Consideraciones generales

Tras la caída del régimen comunista, la República de Hungría se ha convertido en una economía de mercado democrática y moderna que apuesta decididamente por los mismos valores que otros países desarrollados de su entorno europeo. Aun existiendo diferencias entre los ordenamientos jurídicos húngaro y español, la legislación húngara no dificulta de manera alguna la constitución o el ejercicio de la actividad de empresas con participación extranjera. Asimismo, existen diferentes acuerdos bilaterales hispano-húngaros sobre la mutua promoción y protección de inversiones comerciales y sobre la eliminación de la doble imposición.

Acceso al mercado

El capital social mínimo es considerablemente más alto en Hungría que en España: 12.000 y 80.000 euros frente a los 3.006 y 60.101 euros en las sociedades de responsabilidad limitada y anónima, respectivamente. De otro lado, los gastos corrientes de la actividad comercial en su conjunto (sueldos y salarios, contribuciones a la seguridad social e impuestos) suponen un gasto significativamente menor, aunque se denota un aumento continuo del salario mínimo.

Aspectos económicos generales

La gran mayoría de las 50 empresas más importantes del mundo se han establecido ya en Hungría, y el país figuraba durante muchos años en la lista de los 12 países más atractivos para la inversión extranjera. Pero a pesar de que un inversor español participaría en un mercado seguro, de actuación prudente y bien equilibrado, España juega un papel más bien insignificante en lo que a la inversión extranjera directa (IED) en Hungría se refiere.

Mercado del transporte e infraestructuras

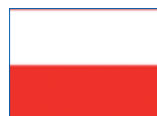
El sector del transporte de mercancías por carretera en Hungría, y especialmente el mercado del transporte internacional por carretera, ha experimentado un crecimiento considerable y constante, superando la media europea. Además, como consecuencia de la adhesión del país a la Unión Europea, el antiguo sistema de contingencia fue eliminado y cabe esperar una expansión aún mayor del sector.

La red de carreteras húngara es bastante densa y los Gobiernos, con independencia de su ideología y sus creencias políticas, se muestran entregados y comprometidos con la ampliación de la red. El sistema de peaje, bien conocido en otros países, simplemente no satisfizo las expectativas, por lo que los usuarios están obligados a adquirir una viñeta de circulación para acceder a las autopistas del país.

Marco normativo

La armonización del ordenamiento húngaro con el acervo comunitario en el ámbito del transporte de mercancías por carretera es ahora prácticamente completa. Sin embargo, hay dos casos en los que se le concedió a Hungría un período de transición: por un lado, se acordó un período transitorio de 3 años para el cabotaje en el transporte por carretera, con una opción a prolongar este período por 2 años más, en caso de concurrir determinadas circunstancias (fórmula 3 + 2); por otro lado, la red húngara de carreteras simplemente no permite, en su estado actual, la circulación ilimitada de vehículos pesados, incluso cuando éstos no sobrepasan los límites establecidos en la Directiva 96/53/CE. Por ello, Hungría ha diseñado un sistema basado en la obligación de satisfacer tasas y de solicitar la autorización de las rutas para vehículos con exceso de peso, que permanecerá en vigor hasta finales de 2008.

Polonia



Consideraciones generales

Todas las reformas emprendidas en los últimos quince años en Polonia han llevado a la creación de un mercado en general liberalizado y sometido de forma estricta a las reglas y mecanismos de la libre competencia. Polonia posee una posición geográfica estratégica y, tras haberse trasladado las fronteras comunitarias hacia el Este de su territorio, su papel de puente entre la Unión Europea, las antiguas repúblicas soviéticas y Rusia ha pasado a ser aún más apreciado y reconocido. Es el mercado más grande de entre todos los nuevos Estados miembros, con un alto potencial de crecimiento, especialmente de los sectores ya maduros y en muchos casos ya saturados en los países de la Europa occidental.

Aspectos económicos generales

Desde principios de los años noventa, Polonia ha aplicado una política de fomento de las inversiones. El hecho de que las empresas extranjeras sean iguales ante la ley ha servido de base para una fuerte afluencia de las inversiones extranjeras. Así, Polonia mantiene el liderazgo entre los países de la Europa Central y Oriental en cuanto al valor total de las inversiones directas recibidas. También las relaciones hispano-polacas han evolucionado considerablemente y Polonia es ahora el mayor socio económico de España en la Europa Central y del Este.

Acceso al mercado

El capital mínimo de las sociedades de capital en Polonia se cifra en unos 12.500 y 125.000 euros, para la sociedad de responsabilidad limitada y la sociedad anónima respectivamente. Sin embargo, el precio de la mano de obra en Polonia, significativamente más bajo, puede compensar este coste inicial a largo plazo. Además, la tendencia general apunta a una reducción de los impuestos sobre sociedades, que era del 19 % en 2004.

Mercado del transporte e infraestructuras

El mercado de transporte en Polonia es uno de los que presentan las expectativas de crecimiento más prometedoras; la mejora de la calidad de las infraestructuras viarias, cuyo estado en ciertas partes de la red supone un obstáculo para el desarrollo más dinámico del mercado, es sólo una cuestión de tiempo. Se han establecido dos períodos transitorios relativos al mercado de transporte por carretera, tanto para el acceso de vehículos pesados a la infraestructura viaria como para el transporte de cabotaje (tres años, prorrogables por otros dos).

Marco normativo

La ley polaca en materia de transporte por carretera integra en gran medida la normativa europea. Así, también en Polonia el acceso a la actividad de transporte está sujeto a la obtención de una licencia. El régimen de las autorizaciones bilaterales fue derogado en las relaciones con los países miembros de la UE en el momento de la adhesión de Polonia a la UE a consecuencia de la introducción del régimen de licencias comunitarias en su territorio. Las condiciones sociales (tiempo de conducción y descanso), así como las disposiciones relativas a los requisitos técnicos (pesos y dimensiones de los vehículos o el tacógrafo) responden a las definidas en la normativa comunitaria.

La multa impuesta a un transportista extranjero en Polonia por una infracción de la legislación vigente debe pagarse directa e inmediatamente al inspector. En caso contrario, el agente está autorizado a requisar el vehículo y trasladarlo al parking vigilado más cercano, corriendo los gastos a cargo del transportista.

República Checa



Consideraciones generales

La caída del régimen comunista en 1989 permitió que la República Checa reorientara su política exterior hacia el Oeste e iniciara la transición de una economía planificada a una economía de mercado libre, dando lugar a una transformación importante de su legislación y a la privatización de muchas empresas públicas. Hoy día, la República Checa es un país absolutamente estable, desde el punto de vista tanto económico como político, y ha atraído —junto con Hungría— el mayor número de inversiones extranjeras por habitante durante los últimos 15 años.

Aspectos económicos generales

El socio comercial más importante de la República Checa es Alemania, seguida de Austria y Eslovaquia. El papel de España, desgraciadamente, es más bien insignificante, y el país ocupa sólo el decimotercer puesto en la lista de socios más importantes. No obstante, la adhesión de la República Checa a la Unión Europea despierta muchas expectativas en cuanto al crecimiento de las relaciones económicas mutuas, y la suspensión de las barreras aduaneras y la aplicación de un principio de libre circulación de mercancías deberían impulsar el comercio exterior.

Acceso al mercado

El capital social mínimo para constituir una sociedad de responsabilidad limitada es de unos 6.666 euros, para una sociedad anónima de unos 66.666 euros. Los empresarios extranjeros, salvo las personas físicas con domicilio en algún Estado miembro de la UE, deben inscribirse obligatoriamente en el Registro Mercantil checo.

Mercado del transporte e infraestructuras

Dado que la República Checa no cuenta con un acceso directo al mar, la inmensa mayoría de los transportes de mercancías desde y hacia el país se realiza por carretera.

La mayor ventaja competitiva de los transportistas checos frente a sus homólogos españoles hay que buscarla en el menor coste de la mano de obra. Por lo demás, el anterior régimen de autorizaciones bilaterales se derogó con la adhesión de la República Checa a la Unión Europea y el único período transitorio en materia de transporte se refiere al transporte de cabotaje.

La red de carreteras checas es suficientemente densa y se espera, en los próximos años, una ampliación de la red de autopistas en otros 150 kilómetros. La red actual de vías rápidas (autopistas y autovías) permite un tránsito fluido por todo el territorio checo, sobre todo de Oeste a Este, si bien su uso se halla sujeto al pago de una tasa de viñeta del valor correspondiente.

Marco normativo

Como Estados miembros de la Unión Europea, los ordenamientos jurídicos checo y español están altamente armonizados, destacando ante todo la igualdad ante la ley de las empresas nacionales y extranjeras. También los requisitos para el ejercicio de la actividad de transportista internacional de mercancías por carretera han sido introducidos al derecho checo en aras de cumplir con las exigencias comunitarias. Para obtener la licencia comunitaria han de respetarse los requisitos de capacitación profesional, de capacidad financiera y de honorabilidad. No obstante, antes de solicitar dicha licencia, el interesado debe cumplir con las exigencias de la normativa checa y obtener una autorización administrativa, llamada concesión, que permite ejercer una actividad económica determinada (en este caso, el transporte de mercancías).

Rumanía



Consideraciones generales

Ubicada en el Sureste de Europa, Rumanía comparte fronteras con Moldavia, Ucrania, Serbia y Montenegro, Bulgaria y Hungría, es atravesada por el Danubio y tiene salida al Mar Negro. La situación geográfica es, por ello, estratégica, ya que sirve de puente de enlace entre la Unión Europea y los países de la antigua Unión Soviética, el Oriente Medio y África del Norte.

Aspectos económicos generales

Rumanía es uno de los mayores mercados de consumo de Europa Central y del Este, segundo después de Polonia, al contar con aproximadamente 22 millones de habitantes. Las numerosas reformas económicas y legislativas, llevadas a cabo con ánimo de crear las condiciones más idóneas para situar a Rumanía en un nivel similar al de los países europeos más desarrollados, mejoraron el clima de negocios y la confianza de los inversores extranjeros, destacando sobre todo la reforma del sistema fiscal, el avanzado proceso de privatización de los sectores energético y bancario, la adopción de una nueva política en materia de competencia y la llamada «tolerancia cero» de las autoridades respecto de la corrupción.

El clima económico y político estable de Rumanía sitúan al país entre los destinos más atractivos de Europa del

Este para la inversión extranjera directa. El trato es indiscriminado e igual a cualquier ciudadano rumano, además de existir importantes ventajas económicas y fiscales. A nivel bilateral, Rumanía y España firmaron un Acuerdo relativo a la promoción y protección recíproca de las inversiones, así como un Protocolo de colaboración para la promoción de las inversiones españolas en Rumanía.

Acceso al mercado

Habida cuenta que el capital social mínimo de una sociedad de responsabilidad limitada es de apenas 50 euros y el de las sociedades anónimas de 25.000 euros, es fácil deducir que los gastos medios de constitución de una mercantil en Rumanía son considerablemente inferiores a los que deben afrontarse en la Unión Europea.

Mercado del transporte e infraestructuras

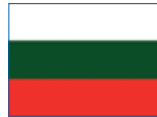
Acorde con la tendencia positiva del conjunto de la economía rumana, el sector de los transportes de mercancías ha venido experimentando un crecimiento constante con una media del 16,9%.

Desde 1992, Rumanía concentró todos sus esfuerzos en llevar a cabo rápidos y eficientes trabajos de rehabilitación de su red nacional de carreteras, altamente deficiente como consecuencia del nulo mantenimiento efectuado en la época comunista. En este sentido asumió el compromiso de abrir al tráfico, en la fecha de su adhesión a la UE, la totalidad de la red TEN-T, aplazándose para el 2013 la apertura del resto de la red nacional de carreteras.

Marco normativo

La legislación comunitaria ya está completamente incorporada al derecho rumano y es aplicable en su inmensa mayoría. Se establecieron, sin embargo, períodos transitorios en materia de pesos y dimensiones máximas autorizadas, niveles mínimos de imposición y transporte de cabotaje. Los operadores de transporte por carretera extranjeros podrán efectuar operaciones de transporte internacional cuyo país de destino sea Rumanía, transitar por territorio rumano o realizar transportes en la zona de tráfico reducido de frontera en territorio rumano, siempre y cuando respeten íntegramente la legislación rumana, así como los convenios bilaterales e internacionales en la materia en los que Rumanía sea parte.

Bulgaria



Consideraciones generales

Las condiciones políticas y económicas en Bulgaria han sufrido una transformación profunda en los últimos 15 años, cuyo resultado es la configuración del país hoy día como un Estado democrático con una economía de libre mercado. La República de Bulgaria ha armonizado ya su legislación con el acervo comunitario y, tras su adhesión el 1 de enero de 2007 a la Unión Europea, han empezado a entrar en vigor las normas de la Comunidad.

Aspectos económicos generales

En general, el clima de negocios en Bulgaria es atractivo para los inversores extranjeros, debido a la ausencia de restricciones para los distintos tipos de empresas que pueden establecerse, así como la igualdad de trato que se ofrece a los inversores extranjeros respecto de los locales. Desafortunadamente, todavía existen algunos fenómenos, tales como los elevados niveles de corrupción y la economía sumergida, que poseen una influencia negativa en el entorno de negocios en Bulgaria.

Desde el punto de vista geográfico, Bulgaria ocupa una posición estratégica, puesto que asegura el acceso a un gran número de mercados. De esta forma, el país sirve de enlace entre la Unión Europea y los países del Oriente Próximo y Asia Central, así como, gracias a su salida al mar Negro, también proporciona acceso a otros Estados ribereños. El potencial de atracción de las inversiones extranjeras directas es elevado y el flujo de inversión

está en continuo crecimiento, aunque los inversores españoles no poseen un papel significativo por el momento. En función del tipo de actividad, los principales receptores de inversión española son el transporte, la energía y el sector de la construcción. Las relaciones económicas entre Bulgaria y España están basadas en acuerdos bilaterales, incluido el Convenio para evitar la Doble Imposición y Prevenir la Evasión Fiscal en materia de Impuestos sobre la Renta y sobre el Patrimonio de 1990.

Acceso al mercado

El marco legal de Bulgaria establece el trato nacional a los inversores extranjeros, lo que supone que éstos tienen los mismos derechos y obligaciones que los nacionales. Considerando, además, que existe prioridad por los tratados internacionales las condiciones para los inversores extranjeros pueden ser, incluso, más beneficiosas.

El importe mínimo para la constitución de sociedades de responsabilidad limitada equivale a 2.550 euros, aproximadamente, y a 25.550 euros para las sociedades anónimas.

Mercado del transporte e infraestructuras

El papel del transporte por carretera es el que prevalece en el mercado de transporte de mercancías en Bulgaria. Más del 50% del transporte nacional e internacional de mercancías se efectúa por carretera. Con respecto a la estructura empresarial del mercado de transporte de mercancías por carretera de Bulgaria, la mayor parte de los operadores de transporte son pequeñas empresas.

La densidad media de la red de carreteras es de 0,33 km/km², con lo que se encuentra debajo de los niveles de los Estados miembros de la UE. Desafortunadamente, las autopistas y las carreteras de primera categoría suponen la menor parte de las carreteras nacionales. Además, las condiciones de la red de carreteras son, en general, muy malas: sólo el 34% de las carreteras está en buenas condiciones y, por el contrario, las restantes requieren una reconstrucción o reparación. Por ello, se ha puesto en marcha un programa a gran escala para la modernización de la red de carreteras en Bulgaria, cuyos resultados positivos ya son una realidad.

Marco normativo

En general, la legislación búlgara en el ámbito del transporte de mercancías por carretera se ha armonizado con

el acervo comunitario y la mayor parte de las normas de la Comunidad sobre transporte de mercancías por carretera son aplicadas ya también en Bulgaria. Sin embargo, y respecto a los demás Estados miembros de la UE, se establecieron períodos transitorios en materia de estabilidad financiera de los operadores de transporte, peso máximo autorizado y transporte de cabotaje.

Eslovaquia



Consideraciones generales

Después de que el aislamiento político de la República Eslovaca terminara en 1989, el país ha hecho grandes progresos en muchas áreas; de entre los logros más importantes cabe destacar la adhesión a la Unión Europea y a la OTAN.

Aspectos económicos generales

Los últimos años han mostrado también que Eslovaquia es un país muy atractivo para los inversores extranjeros y el país bate récords en cuanto al crecimiento de su economía. Junto con China y los países bálticos, la República Eslovaca se encuentra entre los tigres económicos del mundo y muchas veces se le apoda como el «Hong Kong de la Europa del Este».

En los últimos años, se han producido un número significativo de mejoras en la economía eslovaca. Su crecimiento fue el segundo más alto en la Unión Europea du-

rante el segundo trimestre de 2006, prometiendo crecer aún más. Asimismo, Eslovaquia ha experimentado una mayor entrada de inversiones extranjeras, lo cual no sólo apoya el crecimiento económico sino que además influye positivamente en la creación de puestos de trabajo.

Eslovaquia es conocida ahora como un reformador rápido y los últimos cambios en el sistema tributario eslovaco se han convertido en un modelo para muchos países. Los puntos básicos de la reforma incluyen la introducción de un tipo constante del impuesto sobre la renta, la eliminación de la doble imposición y el gravamen del consumo en vez de la producción. Las respuestas por parte de las empresas y los economistas, tanto en Eslovaquia como en el extranjero, confirman que el régimen tributario actual es uno de los sistemas más competitivos en toda el área de la UE y la OCDE.

Acceso al mercado

Con el fin de llevar a cabo actividades comerciales los no residentes tienen los mismos derechos y obligaciones que los nacionales eslovacos. Por su parte, el capital social mínimo para la constitución de sociedades de responsabilidad limitada y de sociedades anónimas es de 5.200 euros y 25.000 euros, respectiva y aproximadamente.

Mercado del transporte e infraestructuras

La República Eslovaca es un país con una buena posición geográfica y su territorio es cruzado por algunas de las rutas internacionales y corredores de transporte más importantes. Uno de los problemas que queda, sin embargo, es la ausencia de una red vial de calidad. La infraestructura planificada no sólo conectará el Este del país con el Oeste, sino que cubrirá además todas las rutas internacionales y corredores de transporte que atraviesan el territorio de la República Eslovaca.

Marco normativo

Como Estado miembro de la Unión Europea, Eslovaquia ha tenido que armonizar su sistema legal con el acervo comunitario, también en materia de transporte de mercancías. En aras de cumplir con el Derecho de la UE, las leyes que regulan el transporte de mercancías fueron modificadas. Puesto que las disposiciones eslovacas en materia de requisitos técnicos de los vehículos antes de la adhesión no eran compatibles con los preceptos

comunitarios, el gobierno eslovaco tuvo que dictar normas también en esta área.

Sin embargo, el hecho de que Eslovaquia forma ahora parte de la Unión Europea ha facilitado el transporte de mercancías a los transportistas eslovacos. Después de la adhesión, el Reglamento (CEE) núm. 881/92 entró en vigor también en el territorio eslovaco y las autorizaciones bilaterales entre Eslovaquia y los Estados miembros de la UE fueron reemplazados por licencias comunitarias. Ahora, los transportistas eslovacos podrán realizar transportes de mercancías hacia y en tránsito por el territorio de los Estados miembros de la UE sobre la base de dichas licencias, cuya expedición corresponde a la Oficina Estatal de Transportes.

Rusia



Consideraciones generales y aspectos económicos

Los principales cambios en el sistema político y económico de la URSS están estrechamente unidos al nombre de Mijail Gorbachov, quien introdujo importantes innovaciones en la política, tanto nacional como internacional. Liberalizó la economía, la política y los medios de comunicación, y fomentó las relaciones con el Oeste. Estas relaciones, que comenzaron en los años 90 con un estrecho concierto, se enfriarían de algún modo en cuestiones tales como la expansión de la OTAN, la oposición de Rusia a la guerra de Irak o, más recientemente, al escudo antimisiles de EEUU.

La Unión Europea es el mayor destino de las exportaciones de Rusia; más del 50% del comercio exterior de Rusia se efectúa con la UE, siendo Rusia el tercer socio comercial de la Comunidad. Desde 1997, las relaciones económicas UE-Rusia han venido regulándose por el Acuerdo de Asociación y Cooperación entre la Unión Europea y Rusia (AAC), cuya puesta en marcha es la clave para el desarrollo de las relaciones bilaterales.

Acceso al mercado

El régimen jurídico aplicable a los inversores extranjeros les otorga el derecho a desempeñar cualquier actividad inversora bajo cada una de las formas autorizadas por ley. Garantiza la compensación por expropiación, autoriza la salida del país de los beneficios y del capital, el derecho a participar en el mercado de valores, en la privatización de bienes de titularidad pública y en la adquisición de bienes inmuebles.

Los requisitos de capital mínimo en los modelos societarios equivalentes a la sociedad de responsabilidad limitada y sociedad anónima ascienden a aproximadamente 300 euros y 3.000 euros, respectivamente.

El sistema tributario deficiente fue considerado una de las principales razones de la crisis económica que experimentó Rusia en la década de los 90, pero tras la reforma fiscal llevada a cabo en 2001, el sistema tributario ha pasado de ser el mayor obstáculo para las inversiones y el crecimiento económico a convertirse en el motor del éxito de la economía rusa. El principal problema todavía no resuelto son la pesada carga administrativa y la excesiva burocracia a las que se ven sometidos los contribuyentes.

Mercado del transporte e infraestructuras

Fue tan rápida la transición de un sistema dominado por el ferrocarril y gestionado por el Estado a un entorno con un sector del transporte por carretera emergente, dirigido por intereses comerciales y con unos primeros indicios de un mercado competitivo, que aún deben resolverse muchas cuestiones políticas. La demanda de carreteras de calidad en Rusia es fuerte, debido a factores tales como la descentralización y la dispersión regional de la oferta de productos y servicios, así como la aparición de un gran número de pequeñas y medianas empresas y, en consecuencia, la reducción del tamaño de la carga. Ello conducirá, en el período 2002-2015, a un incremento del total de las mercancías transportadas por carretera de alrededor del 40 por ciento.

Marco normativo

El transporte internacional de mercancías por carretera se efectúa, bien por empresas de transporte rusas, en virtud de la licencia correspondiente, bien por empresas extranjeras que estén en posesión de los permisos o autorizaciones pertinentes. En el transporte entre España y Rusia, son los órganos competentes de los gobiernos de ambos Estados quienes intercambian los permisos y los distribuyen posteriormente entre las empresas transportistas. En consecuencia, una empresa que quiera efectuar transportes internacionales de mercancías deberá solicitar el permiso correspondiente a las autoridades de su país de origen.

Marruecos



Consideraciones generales

El Reino de Marruecos está situado en el extremo noroeste del continente africano, bordeado por el mar Mediterráneo al norte y el océano Atlántico al oeste. El país firmó un acuerdo de asociación con la UE en 1996, cuya entrada en vigor no se produciría, sin embargo, hasta marzo de 2000. La columna vertebral de este acuerdo es la creación de una zona de libre comercio. Así, las partes han fijado el año 2010 como horizonte para el establecimiento gradual de esta zona, que abarcará la mayoría de los intercambios comerciales, respetando las obligaciones impuestas por la OMC.

Aspectos económicos generales

Marruecos es quizá uno de los países de África que ha sufrido una transformación más profunda en los últimos años, con un mercado en crecimiento de casi 30 millones de habitantes, cuya demanda de bienes y servicios aumenta continuamente. La estabilidad política y económica alcanzada en la última década, reflejada en la obtención de unos equilibrios macroeconómicos dignos de reseñar y la apuesta de las autoridades por la modernización de la economía y por su apertura al exterior, han convertido a la economía marroquí en un polo de atracción. En cuanto a los intercambios comerciales hispano-marroquíes, España se ha constituido en el segundo socio comercial de Marruecos y las relaciones comerciales entre ambos países se benefician de múltiples acuerdos firmados a lo largo de los últimos años.

Acceso al mercado

La constitución de sociedades mercantiles en Marruecos por no residentes es totalmente libre en los sectores industrial, comercial y servicios, existiendo limitaciones cuando se trata del sector agrario y pesquero.

La sociedad de responsabilidad limitada requiere un capital mínimo de 9.200 euros, en tanto que las sociedades anónimas precisan un capital social de 28.000 euros (280.000 euros en el caso de empresas cotizadas en Bolsa).

Mercado del transporte e infraestructuras

En Marruecos, el sector del transporte de mercancías por carretera ha conocido un notable desarrollo económico durante la última década. Este incremento se debe a tres elementos básicos: los acuerdos económicos y comerciales firmados; el desarrollo de las infraestructuras; y las reformas legislativas relacionadas con el sector transporte. El transporte por carretera juega un papel primordial en el interior de Marruecos, y también el transporte internacional de mercancías por carretera ha experimentado un desarrollo muy importante. Con todo, los transportistas españoles siguen desempeñando un papel primordial en las operaciones de transporte, realizando el 40 % del total de los transportes internacionales de mercancías llevadas a cabo en territorio marroquí.

Marco normativo

Los acuerdos bilaterales en materia de transporte internacional de mercancías por carretera tienen como objeto dos

temas principales, el transporte de viajeros y el transporte de mercancías. El transporte internacional de mercancías por carretera se basa en el principio de que cada transporte efectuado por medio de un vehículo está sometido a autorización previa. Las autorizaciones bilaterales puestas a disposición de los transportistas internacionales de mercancías son: las autorizaciones por viaje válidas para un solo viaje y por una duración máxima de tres meses a contar desde la fecha de su emisión; las autorizaciones por tiempo, válidas por un número indeterminado de viajes y con una duración de un año; las autorizaciones de entrada en vacío; y las autorizaciones de cooperación emitidas a los transportistas internacionales de mercancías y que permiten a los tractores nacionales remolcar los semirremolques extranjeros a su entrada en el territorio nacional.

Conclusiones y perspectivas de futuro

La elaboración de los informes ha supuesto un esfuerzo considerable por parte de las personas encargadas de su redacción; este esfuerzo queda patente en la extensión y la riqueza en detalle de los distintos trabajos entregados. La finalidad propuesta era la de dar una visión general del entorno jurídico y económico del transporte que pudiera servir de guía para las empresas dedicadas al transporte internacional por carretera que quieran afrontar el reto de expandir su campo de actividad hacia el Este o, en el caso de Marruecos, hacia el Sur. Creemos que esta finalidad se ha cumplido y los informes están disponibles ya en la página web de CEDIT (www.cedit.uji.es), y en breve lo estarán también en la página web del Ministerio de Fomento.

El denominador común de estos países es el importante crecimiento económico experimentado en los últimos años, con la transición al sistema de libre mercado.

Si hubiera que encontrar un denominador común a todos los países analizados, éste sería el importante crecimiento económico. Sobre todo en los países del Este de Europa, la transición de un sistema de economía planificada a uno de libre mercado ha dado lugar a un —tal vez no sorprendente, pero sí espectacular— aumento de la economía. En este sentido, las previsiones de la Comisión Europea para el año 2007 auguran con carácter general un crecimiento del PIB de entre un 4 y un 6%.

Dicho crecimiento ha venido acompañado, como no puede ser de otra forma, de un igualmente importante aumento del comercio exterior y, en consecuencia, de la demanda de transporte, sobre todo en lo que al transporte por carretera se refiere. Si bien es cierto que muchos de los países analizados cuentan con accesos a otros medios de transporte —en particular, el transporte fluvial (Danubio) y marítimo (mar Mediterráneo, mar Negro, mar Báltico)—, el transporte por carretera no deja de ser el medio de transporte más utilizado.

El crecimiento del sector del transporte brinda oportunidades de negocio no sólo a las empresas radicadas en los países correspondientes, sino también a los transportistas extranjeros quienes podrán aprovecharse del aumento de las importaciones y de las exportaciones.

El crecimiento económico de estos países se traduce en un aumento de la demanda de transporte que brinda importantes oportunidades de negocio.

Aparte de ello, no hay que olvidar que todos los países reseñados ostentan una posición geográfica estratégica, tanto para el acceso a los mercados del Este de Europa y del Oriente Próximo y Medio, como para poder acceder al mercado africano y aquí, muy particularmente, al Magreb. Buena prueba de ello son la configuración de algunos de los proyectos prioritarios de la Red Transeuropea de Transporte y los nueve corredores paneuropeos diseñados por la Unión Europea que alcanzan, en lo que al transporte por carretera se refiere, a prácticamente todos los países reseñados. La única excepción sería Marruecos donde se da, además, la particularidad de que todo su comercio exterior con la Unión Europea en general, y con España en particular, ha de implicar un transporte multimodal carretera-mar o ferrocarril-mar. Aunque Marruecos no es miembro de la Unión Europea, se ha celebrado un importantísimo acuerdo de asociación, que prevé el establecimiento de una zona de libre comercio hasta el año 2010.

El crecimiento económico ha venido acompañado, en buena medida, de un aumento de la seguridad jurídica, debido sobre todo a la incorporación del acervo comunitario en la materia. En lo que aquí nos interesa, se ha logrado un alto grado de armonización en un tema tan importante como son los aspectos laborales del transporte. En este sentido puede afirmarse que, o bien los países

han incorporado a su Derecho nacional las Directivas comunitarias correspondientes y les es de aplicación directa el Reglamento 561/2006, o bien son Estados contratantes del Acuerdo Europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR). La regulación del contrato de transporte no reviste muchas particularidades y todos los países reseñados han ratificado tanto el CMR como el Convenio TIR.

El crecimiento económico ha venido acompañado de un aumento de la seguridad jurídica, alcanzándose un alto grado de armonización en la normativa laboral y habiéndose abordado reformas en los regímenes fiscales.

En lo que a los aspectos impositivos se refiere, la transición hacia un sistema de libre mercado ha venido acompañada de una reforma de los regímenes fiscales correspondientes, dando lugar a que algunos de los países estudiados cuenten ahora con sistemas altamente competitivos en cuanto a la imposición directa. La imposición indirecta —en particular, el IVA, pero también los distintos impuestos que gravan consumos específicos— se encuentra en una fase avanzada de armonización con el régimen comunitario, debido a la existencia de varias Directivas en la materia. No suelen encontrarse, a su vez, restricciones a la repatriación de capitales y, además, España ha firmado acuerdos para evitar la doble imposición con todos los países objeto de estudio. Finalmente, también es de reseñar la presencia cada vez mayor de entidades financieras occidentales, lo cual coadyuvará a la consecución —en un futuro más o menos cercano— de un sistema bancario estable y digno de confianza.

Las inversiones extranjeras directas no sólo se encuentran protegidas por medio de leyes que restringen la posibilidad de efectuar expropiaciones, sino que, además, pueden dar lugar a importantes ventajas fiscales o subvenciones, cuya cuantía varía en función de la envergadura de la inversión y de la región de destino. Cuanto más alta sea la inversión y cuanto menos desarrollada esté la zona en que se efectúa, mayores serán las ayudas públicas de las que podrán beneficiarse los inversores. La inversión extranjera resulta igualmente favorecida por el hecho de que a las empresas extranjeras se les suele ga-

rantizar una igualdad de trato respecto de las empresas locales y, además, las diferencias de la cultura jurídica en materia de derecho de sociedades son mucho menores de lo que pueda esperarse.

En particular, las formas societarias son muy similares, si no iguales, con la diferencia de que la constitución de una sociedad en los países reseñados puede realizarse, en ocasiones, a un coste y con un capital inicial muy inferior; baste mencionar el ejemplo de Rumania, donde el capital mínimo de una sociedad de responsabilidad limitada es de apenas 50 euros. Esta afirmación ha de matizarse, sin embargo, en el ámbito del transporte por carretera, puesto que la Directiva 96/26 obliga también a los nuevos Estados miembros a establecer unas cifras de capital mínimo para el primer vehículo y para cada vehículo adicional; pero en este punto concreto los Tratados de Adhesión pueden prever unos períodos transitorios bastante largos.

La inversión extranjera no sólo goza de igualdad de trato, sino que incluso se encuentra favorecida. A esto hay que añadir una legislación mercantil con modelos societarios similares a los españoles.

Otra ventaja nada desdeñable es la existencia de mano de obra cualificada cuyo coste es inferior al de los países de la anterior Europa de los 15. Unida a la fiscalidad relativamente baja, los costes operativos de una empresa de transporte son considerablemente más bajos que los de una empresa, por ejemplo, española, lo cual supone una ventaja competitiva bastante importante en el mercado del transporte internacional.

El menor coste de la mano de obra cualificada y la existencia de una fiscalidad relativamente baja representan importantes ventajas competitivas para las empresas que operan en estos mercados.

Pero también existen problemas importantes con los que se van a encontrar empresas españolas a la hora de establecer relaciones con uno de los países en cuestión.

En primer lugar, las tasas de paro se encuentran en un nivel bastante elevado en algunos de los países. Aunque tal vez no suponga una desventaja propiamente dicha, esta situación podría llevar, a medio plazo, a una desaceleración del crecimiento económico.

En segundo lugar, algunos de los países estudiados han establecido restricciones legales a la adquisición de terrenos —sobre todo fincas rústicas— por parte de extranjeros, aunque no se suele prohibir ni la posesión de terrenos en virtud de otro título diferente del de propiedad (arrendamiento, usufructo) ni la propiedad de edificios. Con todo, esta situación está llamada a cambiar en aquellos países que se hayan adherido a la Unión Europea.

En tercer lugar, la liberalización del transporte por carretera alcanza en un principio sólo al transporte internacional, mientras que la prestación de servicios de transporte nacional —es decir, operaciones de cabotaje— está siendo objeto de unos períodos transitorios regulados en los Tratados de Adhesión que suelen adoptar la forma 3 + 2, o sea, tres años, prorrogables por otros dos. La restricción en este caso es recíproca, por lo que los transportistas provenientes de los países en cuestión tampoco pueden realizar transportes nacionales en los demás países de la Unión Europea.

En el lado negativo hay que señalar la existencia de altas tasas de desempleo, limitaciones en la propiedad inmobiliaria para los extranjeros, restricciones en las operaciones de cabotaje, el deficiente estado de las redes de carreteras secundarias y, en ciertos casos, problemas de corrupción.

Uno de los temas que más preocupan a las autoridades nacionales de los países estudiados es el mal estado de sus carreteras. Estas dificultades afectan, sin embargo, principalmente a la red secundaria, por lo que las conexiones entre los centros económicos más importantes y las carreteras de tránsito internacional suelen encontrarse, tras las tareas de rehabilitación correspondientes, en buen estado. La mayoría de las renovaciones afectan a las

carreteras definidas como proyectos prioritarios en la Red TEN-T y a las infraestructuras que integren los corredores paneuropeos. Aquí, los países afectados cuentan en la mayoría de los casos con financiación internacional (PHARE, ISPA, BEI).

Otro tema preocupante en los países reseñados es la corrupción, cuya incidencia se pone de manifiesto en el Índice de Percepción de la Corrupción de la organización Transparencia Internacional, donde sólo Hungría supera el 5 en una escala de 10 (como referencia, los países menos corruptos —Finlandia, Islandia y Nueva Zelanda— alcanzan el 9,6, y España, un 6,8). La peor posición de entre los países analizados la ocupa Rusia, cuyo puesto 121 de 163 indica un nivel muy alto de corrupción percibida por los empresarios y analistas del país.

En definitiva, el desconocimiento de la cultura y lengua propia de los países reseñados puede suponer un obstáculo importantísimo a la hora de efectuar transportes o inversiones en los países reseñados. Como no puede ser de otra forma, los obstáculos son mayores cuanto más se aleja la cultura del país de destino de las idiosincrasias de nuestro círculo cultural occidental, como podría ser el caso de Marruecos. Por ello, es altamente recomendable recurrir a la ayuda de un profesional con experiencia en el país de destino. Pero a pesar de todas las diferencias sorprende la similitud que guardan las regulaciones nacionales con respecto a todos los aspectos que puedan afectar al sector del transporte. El objetivo de los informes es recalcar estas similitudes y ayudar a quitar el miedo ante lo desconocido.



Mejores prácticas en el Sector

EXPERIENCIAS GALARDONADAS EN EL CONCURSO PETRA 2007



Antecedentes

El objetivo perseguido con la convocatoria de este concurso no era otro que incentivar la iniciativa empresarial, premiando y distinguiendo a aquellas empresas/organizaciones que hayan realizado experiencias o proyectos dentro del ámbito de las líneas básicas establecidas por el Plan PETRA para el Sector de transporte de mercancías por carretera, fundamentalmente en lo referente a concentración empresarial e introducción de mejoras novedosas en la gestión de las empresas.

Han sido objeto del concurso todos aquellos proyectos o experiencias empresariales que cumplieran los siguientes requisitos:

- El ámbito de referencia debía ser el de las empresas y organizaciones del transporte de mercancías por carretera, domiciliadas en España, sin que existan restricciones de tamaño o ubicación geográfica de las mismas.
- Eran valorables tanto experiencias ya realizadas como proyectos en curso, con tal de haberse iniciado con posterioridad a enero de 2001.
- Su desarrollo debía de ser consecuente con la aplicación de al menos una de las diez grandes líneas de actuación propuestas por el Plan PETRA.

Los criterios de valoración utilizados por el jurado de los premios, aunque no eran fijos ni estaban sujetos a una relación estricta, en líneas generales han englobado los siguientes aspectos:

- Lo novedoso de las experiencias presentadas.

- El esfuerzo y nivel de compromiso demostrado.
- La consecución de una mejora considerable para la/s empresa/s que lo ejecutan.
- Grado de integración y satisfacción conseguido con el cliente a raíz de la experiencia.
- Número de líneas de actuación propuestas por el Plan PETRA que son desarrolladas.
- Presentación y claridad del material entregado.

Un año más, el Concurso PETRA busca incentivar y premiar las iniciativas empresariales novedosas y ejemplarizantes acometidas en el mercado nacional.

Fallo del concurso 2007

El pasado 19 de junio, reunido el jurado del «Concurso de Mejores Experiencias Empresariales relacionadas con las líneas de actuación del plan PETRA», presidido por el Ilmo. Sr. Director General de Transportes por Carretera, D. Juan Miguel Sánchez, e integrado por los señores D. Ovidio de la Roza, Dña. María Bada, Dña. Rosa Aza, D. Marcos Montero y D. Enrique Boigues y, acordó otorgar los siguientes premios a las mejores experiencias empresariales:

- **Premio PETRA 2007** al proyecto **TICTRANS**, promovido por Froet, por las actuaciones desarrolladas en el marco de las nuevas tecnologías.
- **Accésit** a **Palletways Ibérica, S. L.**, por su experiencia relativa a estructura empresarial y logística/comercialización.
- **Accésit** a la **Escola Europea de short sea shipping** por sus actividades en el ámbito de la formación y de promoción del *short sea shipping*.



Proyecto TICTRANS (promovido por FROET)

Nuevas Tecnologías (implantación de ERP)



Antecedentes y objetivos del proyecto

TICTRANS es una iniciativa de la Federación Regional de Organizaciones Empresariales de Transporte de Murcia (Froet), destinada a mejorar la organización en las empresas del sector del transporte por carretera a través de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC).

El alcance del proyecto ha incluido el diseño, desarrollo e implantación de una *herramienta de gestión integrada (Enterprise Resources Planning, ERP)* específica para el sector del transporte, así como la creación de un Centro de Soporte a través de una web (para el apoyo y la puesta en marcha de los ERP) y la creación de un Centro de Indicadores donde obtener información agregada del sector.

El proyecto, que ha contado con la participación de Base, Cía de Soporte Lógico, S. A. L., como socio tecnológico, ha beneficiado a un conjunto de 50 empresas radicadas en la Región de Murcia.

La inversión total ha ascendido a 877.490 euros, de los cuales 548.318 euros han sido subvencionados por el Instituto de Fomento de la Región de Murcia, y ha supuesto la informatización de 230 puestos de trabajo.

La implantación del ERP ha beneficiado a 50 empresas, ha supuesto una inversión cercana a 900.000 euros, y ha contado con una importante subvención del Instituto de Fomento de la Región de Murcia.

Principales resultados del proyecto

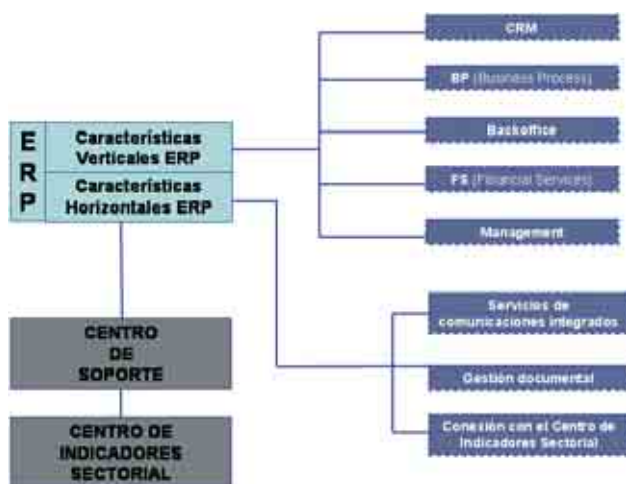
Los resultados obtenidos por las empresas participantes en el proyecto han sido los que se presentan a continuación:

- Mejora en el equipamiento de sistemas, redes de comunicación y seguridad.
- Estandarización y sistematización de procesos de los procesos de la empresa.
- Mejora de los modelos de gestión y difusión de buenas prácticas.
- Facilitar las relaciones con clientes y proveedores a través de las TIC.
- Disponer de información estadística e indicadores de gestión.
- Intensificar el uso de las TIC en las empresas usuarias.
- Incremento de la productividad y competitividad global de las empresas.
- Creación de una plataforma para facilitar la innovación y la mejora continua de las empresas, producto de la cooperación entre ellas.



Contenido de las aplicaciones implantadas

A través de este proyecto se ha implantado un ERP de gestión integral que contribuye directamente a la gestión del negocio a través de sus distintas aplicaciones:



- CRM (*Customer Relationship Management*): gestión de todas las relaciones comunes con clientes (pedidos, facturación, tarifas, etc.).
- BP (*Business Process*): procesos propios de la actividad (libros de tráfico, logística de transporte, actividades de carga y descarga, etc.)
- Backoffice: actividades de apoyo a los procesos de negocio (mantenimiento, flotas, repuesto, combustible, etc.).
- FS (*Financial Services*): contabilidad, finanzas, impuestos, tesorería, etcétera.
- Management: cuadro de mando y herramientas para la toma de decisiones.
- Servicios de comunicaciones integrados: envío y recepción de comunicaciones.
- Gestión documental: soporte informático de toda la documentación vinculada a los distintos registros del sistema.
- Conexión con el Centro de indicadores sectorial: para intercambiar información estadística de las operaciones.

El proyecto ha sido muy reconocido a nivel de las instituciones regionales, no sólo por su envergadura y el número de empresas que aglutina, sino también por su estructura y contenidos.

La valoración, por parte de los clientes, ha sido también muy satisfactoria. Además de los bienes y servicios que

han recibido directamente y que se han citado con anterioridad, las empresas participantes han declarado mejoras, entre otros aspectos, en:

- Mejor análisis de costes. Mayor facilidad para la obtención de costes y mayor detalle.
- Mayor integración de los diferentes módulos.
- Mejor infraestructura informática.
- Mejor acceso a la información y a estadísticas e información histórica.
- Más rapidez en las consultas.
- Integración en un grupo de cooperación empresarial con mayor aprovechamiento de las sinergias que se generan.
- Mejor conocimiento de las TIC y sus oportunidades y aplicaciones.
- Coste de tecnologías de la información más competitivo.
- Soporte en línea rápido y eficaz.
- Información del sector importante para la toma de decisiones.
- Etcétera.

El proyecto ha tenido un gran reconocimiento de las instituciones regionales y ha sido valorado muy satisfactoriamente por los clientes de las empresas que han estado involucradas.

Las expectativas que Froet tiene para el futuro con relación a este proyecto son ambiciosas dado que se pretenden abordar nuevos proyectos con el mismo modelo y beneficiándose de las sinergias que derivan de la colaboración empresarial. Algunos de los proyectos que se pretenden abordar son:

- La integración del ERP con los tacógrafos digitales.

- La integración del ERP con la gestión de flotas.
- Mejora de la presencia en Internet.
- Actualizaciones y ampliaciones, extensión a otras empresas de la región y otras áreas geográficas.

El proyecto TICTRANS es un referente indiscutible de cooperación empresarial a través de la utilización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.



Palletways Iberia, S. L.

Estructura empresarial y comercialización



Antecedentes y objetivos del proyecto

Palletways es la primera *red dedicada en exclusiva a la distribución express de pequeños envíos paletizados* en España. La empresa, Palletways Iberia, S. L., está participada por la británica Palletways Group (75%) y por Transportes Campillo (25%) contando en la actualidad con una red en la que participan como asociadas 35 empresas de transporte españolas (243 en toda Europa).

En este sentido, se trata de un proyecto innovador que contribuye a mejorar la estructura empresarial del sector combinando el modelo de alianza estratégica (*join venture*) y el sistema de trabajo en red, sin la exigencia para los miembros asociados de tener que comercializar en exclusiva el producto "Palletways".

Descripción de la experiencia

El producto que ofrece Palletways es un servicio logístico innovador en España, consistente en la distribución de pequeños envíos urgentes paletizados.



Palletways ofrece a sus miembros un producto que fundamenta su éxito en las principales líneas del Plan PETRA:

- Un producto seguro porque permite el transporte de la carga desde origen al destino bajo unas *condiciones de seguridad* que vienen dadas por las existencia de itinerarios óptimos, trayectos parciales de menor distancia, centros de carga, descarga y clasificación, sistemas de control de la mercancía, sistemas de información, etc.
- La calidad es el lema principal de su servicio, no sólo en cuanto a lo que ofrece directamente (instalaciones, sistemas de información, etc.) sino también en cuanto al servicio que ofrecen a sus miembros. Existe un *Código de Buenas Prácticas* que compromete a todos los miembros a ejecutar sus tareas según los criterios acordados y si se detectan niveles inferiores al óptimo se establecen planes de mejora para solucionar las debilidades encontradas.
- La *eficiencia* es una consecuencia de llevar al último extremo la calidad en todos los procedimientos. Un aspecto paradigmático de la eficiencia es precisamente la *supresión de retornos en vacío*.
- Por otra parte, el servicio de Palletways es *integral*, en la medida que funciona de elemento aglutinador de la infraestructura y los recursos de todos sus miembros. De esta manera es posible poner a disposición del cliente una red densa de transporte.

Para ello Palletways cuenta en España con un centro nodal (*hub*), ubicado en Alcalá de Henares, y con los almacenes locales de los 35 miembros asociados a su red.



A escala europea el Grupo cuenta con 9 centros operativos principales (*hubs*) y con 243 empresas miembro (35 en España) que aportan a la red sus instalaciones locales, moviendo diariamente un promedio de 21.800 palets (1.000 en España). Por el momento las distintas redes funcionan con cobertura nacional si bien está prevista a medio plazo la integración de todas ellas en una única red europea.

La inversión de Palletways ha ido dirigida a la infraestructura y equipamiento del *hub* y a la implantación de una plataforma tecnológica para la transmisión y el seguimiento de datos.

Todos los miembros de la red están conectados a Internet por medio de banda ancha y los datos de todos los envíos se transmiten a un centro de proceso de datos, de forma que los clientes tienen acceso a la información re-



lacionada con sus expediciones e incluso puede tener confirmaciones escaneadas de las entregas.

La aplicación informática en cuestión (*Sirius Track & Trace*) se ha diseñado específicamente para Palletways y está destinado a la gestión global de mercancía paletizada.



Por otra parte, Palletways ha desarrollado una red de comercialización que permite a sus asociados prestar un servicio logístico especializado dirigido a un mercado cada vez más amplio.

Resultados del proyecto

Los beneficios que las empresas miembro de la red Palletways obtienen son múltiples:

- Una nueva fuente de ingresos.
- Un mercado más amplio con oportunidades en toda la península y, próximamente, en Europa.

- Un servicio innovador para sus clientes.
- La cobertura de una red internacional, con un modelo de negocio prestigioso y experimentado y el apoyo de ésta en la implementación de tecnología, marketing y desarrollo de negocio.

Palletways es una experiencia novedosa, en la que destacan el compromiso y esfuerzo de las empresas implicadas, el grado de satisfacción conseguido en los clientes y su gran alineación con las líneas estratégicas del plan PETRA.



Escola Europea de short sea shipping

Intermodalidad y Formación



Antecedentes y objetivos del proyecto

La Escola Europea de *short sea shipping* surge por iniciativa del Servicio de Atención al Cliente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, en su apuesta decidida por este tipo de servicio de transporte marítimo.

El objetivo es promover el *short sea shipping* como una alternativa rentable en términos de servicio, costes y tiempo, a través de una serie de cursos que se realizan en

el propio barco durante trayectos marítimos entre España e Italia, lo que permite una aproximación directa y real al entorno a las operaciones y a las personas vinculadas a la prestación de estos servicios.

Organizaciones y empresas involucradas

En la actualidad la Escola cuenta con los siguientes socios organizadores:

- Autoridad Portuaria de Barcelona.
- Autorità Portuale di Genova.
- Porti di Roma e del Lazio.
- Grimaldi Group Napoli.
- Grandi Navi Veloci.

Adicionalmente, colaboran con la Escola distintos centros de formación, universidades, entidades públicas y privadas relacionadas con el transporte y la logística y organizaciones de promoción del *short sea shipping*.

Ideario de la Escuela

La Escuela toma como propios los valores de la Unión Europea relativos al respeto a los derechos humanos, estado de derecho, el pluralismo, la seguridad, la libertad, etcétera. Y además la Escola Europea pretende la promoción de los siguientes valores:

- Desarrollo de un proyecto creativo (*Imaginatio*).
- Establecimiento de un marco de diálogo y relaciones personales (*Dialogus*).
- Construcción de un espacio de libertad (*Libertas*).
- Esfuerzo común, dependiente del trabajo de todos los implicados (*Opus*).
- Compromiso con el medioambiente (*Fides*).
- Conocimiento que se pretende transmitir a los alumnos en un proceso de aprendizaje permanente (*Sapientia*).

Descripción de la experiencia

El primero de los cursos, denominado GLOSS, se realizó en 2004. Se trata de un curso eminentemente práctico, dirigido al personal vinculado con el transporte por carretera: empresas de transporte, operadores logísticos, transitarios, asociaciones de clientes, medios de comunicación y administraciones).

Posteriormente, en 2005, y debido al éxito del curso GLOSS, se organiza el curso AVTORITAS, que sigue la misma estructura que aquél pero focalizado a estudiantes de logística y comercio internacional.

En 2006 surge una nueva modalidad, el curso NUMINA, dirigido a centros de formación superior.

Metodología

La formación se imparte a bordo de las naves que realizan los trayectos Barcelona-Roma y Barcelona-Géno-va, lo que permite al alumno vivir “in situ” un trayecto de *short sea shipping* y conocer las instalaciones y servicios, los tiempos de embarque y desembarque, la

seguridad y la operativa de la mercancía en tiempo y espacios reales.

La formación se divide en una parte teórica y un caso práctico:

- La parte teórica incluye aspectos como las operaciones básicas y servicios de SSS, estudio de costes comparativos, documentación y procedimientos, y beneficios logísticos y ambientales. Todos estos aspectos teóricos se combinan con talleres prácticos que incluyen visitas a instalaciones portuarias, terminales, salas de mando, salas de máquinas, etc.
- En el caso práctico los participantes trabajan en grupos y, con la ayuda de un asesor, desarrollan un servicio de *short sea shipping*, calculando el presupuesto y elaborando una oferta.

Es un proyecto pionero en Europa: los cursos se imparten directamente en los barcos durante la realización de trayectos de “short sea shipping”.





MINISTERIO
DE FOMENTO

CENTRO
DE PUBLICACIONES