

6. ÁMBITO DE LA ADMINISTRACIÓN

6.1. Líneas estratégicas

INTRODUCCIÓN:

- El planteamiento del papel de las Administraciones Públicas en el PETRA 2009-2013, como ya se ha expuesto, se orienta a una doble dirección:
 - Por un lado, desarrolla las **acciones específicas que en el ámbito de sus competencias le corresponden: elaborar la normativa que regula el sector, y controlar su cumplimiento.**
 - Por otro lado, **apoya de diversas maneras las medidas a desarrollar por las empresas transportistas, operadores de transporte y otros colectivos implicados**, los cuales asumen la responsabilidad de liderar dichas acciones.
- En consecuencia, en el despliegue de las tareas reservadas mayoritariamente a las Administraciones Públicas del presenta plan, se realiza para cada línea estratégica y eje de actuación una breve referencia a su contenido básico, en muchos casos ya expuesto en el apartado de las líneas y ejes estratégicos de las empresas del sector, y la descripción sintética del contenido de cada medida, esquema que se amplía en sus contenidos para las líneas, ejes y medidas que se entienden son de la entera responsabilidad de la Administración.

Líneas estratégicas

Línea estratégica A.1.: Salvaguarda de las condiciones de competencia

Línea estratégica A.2.: Acciones para la mejora de la seguridad

Línea estratégica A.3.: Acciones para la mejora del medio ambiente

Línea estratégica A.4. Apoyo a la eficacia del mercado

Línea estratégica A.5.: Promoción de la calidad empresarial

Línea estratégica A.6.: Contribución a los aspectos sociales

Línea A.1.: Salvaguarda de las condiciones de competencia

- ❑ La eliminación de restricciones cuantitativas de la oferta en el mercado de transporte de mercancías por carretera, tanto en el ámbito nacional español desde finales del año 1.999, como en materia de transporte internacional en el interior de la Unión Europea desde el año 1.993, y de cabotaje asimismo en los Estados miembro de la UE desde años anteriores (con restricciones temporales en los nuevos países entrantes en la UE a partir de mayo de 2.004), configura este mercado en un contexto operativo de liberalización prácticamente completa (con algunas excepciones como es la dimensión mínima de acceso al mercado en España).
- ❑ Como ya se ha expresado, se mantienen las condiciones cualitativas previas de acceso tanto a la profesión (capacitación profesional) como a dicho mercado (honorabilidad y capacitación financiera), condicionantes mediante los que se aseguran determinados niveles mínimos cualitativos de los transportistas para un adecuado funcionamiento en el mercado de aquellos que acceden al mismo.
- ❑ El objetivo de esta línea estratégica, se centra en la necesidad de mantener e incluso reforzar, los parámetros que definen los citados requisitos cualitativos, así como el control de su cumplimiento evitando supuestos de competencia desleal.
- ❑ Por otro lado, se plantea la necesidad de evitar la existencia de discriminaciones entre los diversos operadores de transporte, bien en función del modo que utilicen, bien por las características de sus vehículos u otras razones, como fórmula de asegurar la máxima neutralidad en las condiciones de competencia al mercado del transporte de los diversos operadores.

Línea estratégica A.1.: Salvaguarda de las condiciones de competencia

Eje de actuación A.1.1.: Mantenimiento de condiciones cualitativas exigentes para acceder y operar en el mercado

Eje de actuación A.1.2.: Progresiva eliminación de discriminaciones y restricciones a la libre competencia de cuantos operan en el mercado

Eje de actuación A.1.3.: Intensificación de la inspección en términos cualitativos

Eje de actuación A.1.1.: Mantenimiento de condiciones cualitativas exigentes para acceder y operar en el mercado

INTRODUCCIÓN:

- ❑ La dinámica empresarial suele encontrar en los **criterios asentados en la legislación algunas barreras** que habiendo sido necesarias para el buen funcionamiento del sector cuando fueron promulgadas, podrían con el tiempo producir restricciones artificiales al incremento de la eficacia. En este sentido, se precisa de una permanente revisión de la ordenación legal en la cual se enmarca el desarrollo del sector para adaptarla en los casos que se estime conveniente.
- ❑ Tradicionalmente, la actividad de transporte de mercancías por carretera ha estado fuertemente intervenida en sus condiciones de acceso a la profesión y al mercado, en materias tales como control de la oferta (contingentación), ámbitos de actuación, tarifas obligatorias o de referencia, etc., si bien, en la actualidad, dicha intervención se concentra, siguiendo los criterios comunitarios, en la exigencia de requisitos estrictamente cualitativos (capacitación financiera y profesional, honorabilidad y tamaño de entrada mínimo en el sector).
- ❑ Al considerarse la posibilidad de eliminación de barreras artificiales tanto al régimen de acceso como a la operación en el mercado, se persigue el **incremento de los niveles de competitividad en el sector de transporte de mercancías por carretera**, propiciando la creación de un mercado ágil en el que la dinámica competitiva permita alcanzar resultados óptimos en términos de eficiencia y rentabilidad, aunque exija al empresario mayores niveles de eficacia en el desarrollo de su actividad.

OBJETIVOS:

- ❑ Mantener estrictamente las condiciones cualitativas adecuadas y necesarias para el acceso y operación en el mercado.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.1.1.1. Revisión y actualización de los requerimientos cualitativos para acceder y operar en el mercado de transporte de mercancías por carretera

- ❑ La Directiva 96/26/CE del Consejo, de 29 de abril de 1996 [Modificada por la Directiva 98/76/CE de 1 de octubre de 1998], relativa al acceso a la profesión de transportista de mercancías dispone en su artículo 3 apartado 1 que «las empresas que deseen ejercer la profesión de transportista por carretera deberán: a) ser honorables; b) poseer la capacidad financiera apropiada; c) satisfacer el requisito de competencia profesional». Más adelante, en el apartado 3 concreta que: «El requisito de capacidad financiera consistirá en disponer de los recursos financieros necesarios para garantizar la correcta puesta en marcha y la buena gestión de la empresa».

- ❑ La justificación de la exigencia de estos tres criterios es la siguiente: en cuanto a la honorabilidad el objetivo es evitar el acceso al ejercicio de la profesión a quienes no respeten las normas mercantiles, sociales o específicas del transporte en vigor. La capacidad financiera se exige para garantizar la solvencia económica del prestatario de servicios de transporte de mercancías. Finalmente, la exigencia de capacitación profesional pretende garantizar que quienes acceden al mercado tengan los conocimientos mínimos necesarios para desenvolverse adecuadamente en esta actividad.
- ❑ Aún así, en España el transporte de mercancías por carretera se caracteriza por una estructura de desequilibrio de oferta/demanda (lo cual salvo excepciones temporales es inevitable al no ser el transporte un bien «almacenable» y que en general se dimensiona globalmente para atender las puntas de demanda) en la que un significativo número de empresas compiten entre sí. Esto ha supuesto que históricamente los ingresos se encuentren muy ajustados a costes, lo que redundaba en unos beneficios muy contenidos. Esta situación ha propiciado que desde la Administración se hayan promulgado medidas que restringieran el acceso al mercado (a través de aspectos de dimensión empresarial mínimo, edad del parque...) y que propiciaran el aumento del tamaño medio de las empresas del sector.
- ❑ Los propios representantes sectoriales vienen poniendo de manifiesto que los incrementos de costes y de capacidad de oferta que está sufriendo el sector pueden estar provocando la aparición o intensificación de determinadas conductas anómalas que tratan de reducir costes de manera ilícita o fraudulenta. Estos factores han redundado en un progresivo deterioro de los precios y, por tanto, de los márgenes empresariales, lo que se acusa aún más por las citadas fuertes variaciones de los costes de explotación, como la subida del precio del combustible. Por esta razón es necesario concienciar a las empresas de la **importancia de la transparencia y la competencia en términos de eficiencia, así como de la necesidad de erradicar la opacidad, las prácticas ilícitas y la competencia desleal del mercado.**
- ❑ En este sentido, la legislación reguladora del régimen de acceso al mercado y explotación de la actividad deberá tender, mediante modificaciones sucesivas que palien las disfunciones en los agentes del mercado, a los siguientes objetivos:
 - Garantizar el efectivo cumplimiento de unas condiciones rigurosas de competencia profesional, capacidad financiera y operativa, y de honorabilidad, de quienes acceden y operan en el mercado.
 - Articular mecanismos que garanticen la efectiva y rápida expulsión del mercado de quienes no cumplan tales requisitos o alteren a su favor en fraude de ley las condiciones de competencia.
 - Eliminar barreras y rigideces a la competencia basadas en elementos adjetivos tales como el ámbito de actuación de las autorizaciones, las características de disposición de los vehículos utilizados, etc.
 - Impedir que el tráfico de autorizaciones y otros títulos habilitantes se convierta en fuente de ineficiencia de la oferta de transporte.
 - Impedir que el falseamiento de los requisitos de competencia profesional (falsas capacitaciones, «alquiler» temporal de «títulos» de capacitación, etc.) se convierta en fuente de ineficiencia de la oferta de transporte y falsee las condiciones de competencia.
 - Impedir el falseamiento de condiciones contractuales destinadas a enmascarar el incumplimiento de las condiciones de acceso al mercado, el fraude fiscal o la economía sumergida, a través de fórmulas tales como la falsa agrupación en sociedades mercantiles o cooperativas de trabajo asociado no operativas como tales, o que se excluyan de la responsabilidad mercantil o fiscal de las operaciones realizadas al amparo de la autorización de que son titulares.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.1.1.2. Difundir la necesidad de establecer criterios cualitativos para el acceso al mercado y a la profesión

- ❑ El objetivo de incrementar los niveles de competitividad del transporte de mercancías por carretera requiere que los participantes que formen parte del mercado cumplan con ciertas características de calidad. En este sentido, la profesionalización y formación resultan elementos claves para la consecución del objetivo anterior, por lo que requisitos como la homologación de título de transportistas a determinados titulados medios y superiores con conocimientos reglados y adecuados a la normativa de acceso a la profesión en materia de transportes permitiría dinamizar la renovación del tejido empresarial, garantizando calidad y profesionalidad en los nuevos entrantes en el sector.
- ❑ En este sentido, la impartición de formación reglada homologable con el contenido incluido en la ya citada normativa de acceso a la profesión de transportista por parte de entidades académicas públicas o privadas, a través de la realización de cursos que incluyan los temarios exigidos para la obtención del título de transportista que posibilite la obtención de la citada capacitación profesional, se establecería como una fórmula adecuada para cumplir los objetivos descritos en el párrafo anterior de renovar adecuadamente el tejido empresarial del sector.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación, Política Social y Deporte.

Eje de actuación A.1.2.: Progresiva eliminación de discriminaciones y restricciones a la libre competencia de cuantos operan en el mercado

INTRODUCCIÓN:

- ❑ El objetivo de este eje de actuación es tratar de eliminar discriminaciones y restricciones dentro del mercado de transporte por carretera.
- ❑ En definitiva, se trata de ir rompiendo progresivamente los compartimentos estanco en este sector, en base a los cuales se han ido estableciendo condiciones de acceso diferentes en función del tipo de vehículo o del ámbito territorial en que se pretendía desarrollar el transporte.
- ❑ Se persigue introducir el concepto de «empresa habilitada para realizar transporte» (en su más amplia tipología de servicios) como sustituto del concepto de «empresa titular de autorizaciones de transporte» (servicios limitados por las características particulares de las autorizaciones).

OBJETIVOS:

- ❑ Eliminar progresivamente discriminaciones y restricciones que resulten contrarias a la libre competencia de los operadores del mercado de transporte, y específicamente los de carretera.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.1.2.1. Equiparar las condiciones de acceso y de operación en el mercado de transporte por carretera

- ❑ En este sentido, se busca que los requerimientos para acceder al mercado a través de los programas de autorizaciones, resulten similares a pesar de las diferencias asociadas al tipo de transporte.
- ❑ Así, se deben concentrar esfuerzos en acercar los requisitos necesarios para el otorgamiento de títulos administrativos habilitantes para la prestación de servicios de transporte de mercancías por carretera entre transportes ligeros y pesados.
- ❑ En esta misma línea, se debe garantizar que aquel que desarrolle actividades de transporte, cuente con la formación necesaria para llevarlas a cabo con alto grado de profesionalización, por lo que el requisito de capacitación profesional debe exigirse independientemente de los medios (como los vehículos) con los cuales el transportista desarrollará posteriormente su actividad.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Eje de actuación A.1.3.: Intensificación de la inspección en términos cualitativos

INTRODUCCIÓN:

- ❑ El objetivo es la implantación de programas de actuación inspectora con carácter ordenador, que priorice el control de aquellos aspectos que distorsionan más gravemente las condiciones de competencia entre las empresas, con el fin último del saneamiento de las malas prácticas que deterioran la calidad del servicio y los precios del mercado en base a los incumplimientos de la normativa en vigor.
- ❑ Se reforzará la colaboración con las asociaciones del sector para recabar la información necesaria, por parte de aquéllas y de las empresas del sector, contra prácticas de competencia desleal.
- ❑ La intensificación de la inspección en términos cualitativos debe, por tanto, convertirse en un punto central a desarrollar en los futuros programas de control al sector por parte de la Administración.

OBJETIVOS:

- ❑ Intensificar el control de los requisitos cualitativos de los transportistas en las inspecciones de tal manera que se detecten incumplimientos que afecten a las condiciones de competencia que deben existir en el mercado.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento, Comunidades Autónomas.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.1.3.1. Primar en los Planes de Inspección la persecución de todas aquellas infracciones relacionadas con aspectos susceptibles de alterar la igualdad de las condiciones de competencia (cumplimiento de las condiciones originariamente exigidas para acceder al mercado y la profesión, tiempos de conducción y descanso, excesos de peso, etc.)

- ❑ La inspección es la vía básica de la que dispone la Administración para desarrollar y potenciar su labor reguladora y de control en el mercado. Tanto la labor de inspección como el marco normativo han de experimentar una permanente adaptación a la realidad del mercado que regulan, convirtiéndose en una salvaguarda de las condiciones de acceso y operativas en dicho mercado, evitando así condiciones de competencia ilegal y desleal entre los operadores del mismo.
- ❑ Cabe señalar que los aspectos de inspección en el sector del transporte por carretera han cobrado especial relevancia tras los acuerdos de octubre de 2005 entre Administración y asociaciones representativas del sector, que dieron lugar al Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de octubre de 2005. En dicho Acuerdo se recogía el mandato de reforzar la labor inspectora de la Administración, dotándola de cuantos recursos fueran necesarios a fin de erradicar el problema de la competencia desleal en el sector.
- ❑ En esa línea, el objetivo es la implementación de planes de actuación inspectora de carácter ordenador, que prioricen la persecución de aquellas conductas que distorsionan gravemente las condiciones de competencia entre las empresas de transporte.
- ❑ Se reforzará la colaboración con las asociaciones del sector, para la presentación por éstas de denuncias o información de interés que permitan erradicar las citadas prácticas de competencia desleal.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.1.3.2. Perfeccionar y agilizar los procedimientos de visado de las autorizaciones de transporte, entendido éste como inspección periódica obligatoria de las condiciones de permanencia en el mercado

- ❑ El visado de las condiciones que debe cumplir la empresa de transporte constituye un requisito para que los transportistas puedan continuar con su actividad profesional; se realiza en la actualidad cada dos años conforme a la normativa vigente.
- ❑ Esta medida se centra en la búsqueda de una mayor simplicidad administrativa en la realización del visado que permita, sin detrimento del rigor en la comprobación, alcanzar la mayor eficacia a través de un procedimiento lo más ágil y sencillo posible para las empresas del sector.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.1.3.3. Intensificar la coordinación y cooperación de la actuación de la Inspección del Transporte Terrestre con las inspecciones laboral y fiscal en relación con las empresas transportistas que operan en el mercado

- ❑ La inspección de la Administración respecto de los procesos laborales del transporte se deberá realizar con el máximo conocimiento de las especificidades de este sector, que difieren en muchos aspectos a otros sectores de actividad, para conseguir la mayor coherencia en la aplicación de las normas (en materia de dietas, inspección de tiempos de conducción y descanso, adaptación de convenios a las necesidades del mercado, etc.), dentro del pleno respeto a las correspondientes normativas en vigor.
- ❑ En este sentido, se intensificará la colaboración ya existente entre la Inspección del Transporte por Carretera del Ministerio de Fomento con la Inspección de Trabajo para identificar las fórmulas más adecuadas de interpretación del cumplimiento de la normativa laboral específica en el transporte por carretera.
- ❑ Asimismo la inspección del Ministerio de Fomento coordinará con la Agencia Estatal de Administración Tributaria, en la medida de lo posible, las actuaciones inspectoras sobre prácticas que puedan distorsionar la competencia en el ámbito sectorial del transporte de mercancías por carretera.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Economía y Hacienda y Ministerio de Trabajo e Inmigración.

A.1.3.4. Continuar el proceso de mejora de la formación y los medios con que cuentan la Inspección del Transporte Terrestre y las Fuerzas y Cuerpos de Vigilancia en carretera

- ❑ Ampliación y mejora de la dotación de recursos humanos y técnicos de la Inspección del Transporte Terrestre y las Fuerzas y Cuerpos de Vigilancia en carretera y de su formación específicas, con el fin de obtener los mejores resultados en el ejercicio de su facultad inspectora.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Línea A.2.: Acciones para la mejora de la seguridad

- ❑ Como ya se ha comentado, la **seguridad en el transporte es uno de los pilares básicos en la política comunitaria y española de transportes.**
- ❑ Entre los elementos que intervienen en el transporte de mercancías por carretera (conductor, carga, vehículo, infraestructuras), **la responsabilidad sobre las condiciones óptimas de las infraestructuras corresponde a la Administración, por lo que su campo de actuación debe concentrarse en garantizar condiciones de seguridad que permitan el regular desarrollo del transporte por carretera.**
- ❑ En esa línea, se estima oportuno estudiar la instalación de elementos auxiliares al transporte, como áreas de descanso, básculas de pesaje y aparcamientos especiales para mercancías peligrosas (que estén dotadas con características específicas de actuación en caso de incidencia) e incluso el desarrollo de planes específicos de inspección por parte de la Administración que mejoren la seguridad del transporte.
- ❑ Por otra parte, actuaciones sobre los conductores y los vehículos resultan asimismo de interés para el incremento de la seguridad, en materia formativa respecto a los primeros, y de adecuado mantenimiento y renovación de flota para los segundos, actuaciones que deben presentar la doble vertiente de prevención y de posterior inspección, desarrollándose específicamente un eje dedicado a esta última tarea, por ser una competencia propia de la Administración.

**Línea estratégica A.2.:
Acciones para la mejora
de la seguridad**

**Eje de actuación A.2.1.: Apoyo a la formación
en materia de seguridad**

Eje de actuación A.2.2.: Planes de inspección

**Eje de actuación A.2.3.: Instalación y puesta
en funcionamiento de básculas de pesaje**

**Eje de actuación A.2.4.: Áreas de descanso
en las infraestructuras viarias**

Eje de actuación A.2.1.: Apoyo a la formación en materia de seguridad

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Como ya se ha comentado en ejes anteriores, la seguridad es un aspecto muy importante en el sector del transporte de mercancías por carretera. Por esta razón, se considera del mayor interés el apoyo a las iniciativas destinadas a mejorar el nivel de formación en esta materia.
- ❑ En este sentido, se deben realizar una serie de medidas específicas para los empresarios y trabajadores del sector, fundamentalmente los conductores, para facilitar su adaptación a la implantación de nuevos procesos en materia de seguridad, nuevas técnicas de conducción y de mantenimiento de los vehículos, etc., con el fin de:
 - mejorar sus conocimientos técnicos (técnicas de conducción segura y ahorro de energía, cursos de especialización de conductores, etc.);
 - conseguir una mayor seguridad en el desempeño de su actividad;
 - y la concienciación del transportista respecto a la trascendencia de todas las cuestiones relacionadas con la seguridad vial, laboral y del transporte.

OBJETIVOS:

- ❑ Apoyar los programas de formación orientados a elevar la profesionalidad y seguridad en el transporte de mercancías por carretera.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación, Política Social y Deporte y Comunidades Autónomas.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

Ver eje A.5.1.

Eje de actuación A.2.2.: Planes de inspección

INTRODUCCIÓN:

- ❑ La **constatación del cumplimiento de las normas** de seguridad es una de las **principales herramientas de prevención de accidentes**. En este sentido, esta materia debe considerarse prioritaria en la política de inspección en carretera y, preventivamente, en la Inspección Técnica de los Vehículos. La presencia de este aspecto en los planes de inspección debe **acompañarse** por la **modernización técnica** asociada a la formación de los medios y el personal de inspección, dotación de equipos adecuados, etc., junto con profundos análisis de las causas de siniestralidad que permita detectar y anular las causas de la misma.
- ❑ De acuerdo con el contenido de los otros ejes antes expuestos, se pondrá un énfasis adicional en lo relativo al transporte de mercancías peligrosas.

OBJETIVOS:

- ❑ Profundizar en los Planes de Inspección orientados hacia la seguridad del transporte de mercancías por carretera.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento, Ministerio del Interior, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Comunidades Autónomas.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.2.2.1. Análisis y difusión de las causas y soluciones de la accidentalidad

- ❑ Una fórmula objetiva de atajar la siniestralidad consiste en conocer las causas que la genera. El Ministerio de Fomento, en el seno de la Comisión Nacional de Seguridad Vial, realizará estudios recurrentes que permitan conocer y difundir las causas de accidentalidad y articular las fórmulas y medidas más adecuadas para su control y eliminación.
- ❑ La periodicidad de dichos estudios (realización cíclica) es aconsejable porque permite medir la evaluación de la siniestralidad.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio del Interior.

A.2.2.2. Mantenimiento y desarrollo de la parte del Observatorio Social del Transporte por Carretera referida a seguridad

- ❑ Incluir en el Observatorio Social de Transporte por Carretera un área dedicada a la accidentalidad y, complementariamente, a los efectos medioambientales en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, con el fin de dar un adecuado conocimiento al sector y otros colectivos implicados sobre la evolución de esta materia.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.2.2.3. Evaluar la efectividad de los Planes de Inspección realizados y dotarlos de flexibilidad para su futura adaptación a nuevos requerimientos

- ❑ Se deben mantener los Planes de Inspección que se desarrollan actualmente y al mismo tiempo examinar su adaptación a los nuevos requerimientos de seguridad y a los avances tecnológicos que van experimentando los vehículos de transporte. En este sentido, se requiere el desarrollo de una labor conjunta entre los organismos de inspección a los diferentes niveles de organización gubernamental y autonómica. Simultáneamente la Administración debe ofrecer el apoyo en términos de formación, que permita la capacitación del personal que desarrolle este tipo de planes.

Responsable: Ministerio de Fomento y Comunidades Autónomas.

Eje de actuación A.2.3.: Instalación y puesta en funcionamiento de básculas de pesaje

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Uno de los principales problemas que afectan las infraestructuras y la seguridad en el transporte de mercancías por carretera (además de distorsionar las condiciones de competencia) **es el exceso de peso transportado en ocasiones por los vehículos**. Aunque esta práctica se ha corregido de manera notable en los últimos años, resulta conveniente un **control permanente y sistemático del cumplimiento de los niveles máximos de carga que transportan los vehículos**.
- ❑ Para llevar a cabo este programa de vigilancia y control se hace necesario **disponer de las herramientas que permitan su seguimiento**, por lo que se considera conveniente la **instalación y puesta en funcionamiento de nuevas básculas de pesaje en los lugares adecuados**.

OBJETIVOS:

- ❑ Incrementar el número de básculas de pesaje instaladas a lo largo de la red de carreteras nacional así como en otras redes que sugieran la conveniencia de su instalación.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento y Comunidades Autónomas.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.2.3.1. Instalación y puesta en funcionamiento de básculas de pesaje, en el marco del programa de explotación de carreteras contemplado en el PEIT

- ❑ Para la instalación y puesta en funcionamiento de básculas de pesaje adicionales, se debe en primer lugar determinar la ubicación de las básculas de pesaje existentes a lo largo de la red de carreteras; a continuación determinar, a ser posible, los tráficos, tanto en volúmenes como en peso de la carga en cada tramo de la red, para examinar posteriormente la ubicación de nuevas básculas en aquellos puntos de la red que muestran gran densidad de tráficos y carga pesada, y proceder a su instalación.
- ❑ En este sentido, resulta fundamental que los órganos encargados de la ubicación e instalación de las básculas cuenten con las orientaciones que pueda dar al respecto la Inspección de Transporte Terrestre, con objeto de disponer de la opinión de los técnicos que se enfrentan con este tipo de infracciones (exceso de peso) y que pueden ofrecer información valiosa en relación a la instalación y puesta en funcionamiento de básculas de pesaje.
- ❑ En todo caso, debiera preverse en el futuro que la planificación de nuevas infraestructuras viarias, especialmente en áreas de gran actividad logística e industrial, debería siempre llevar aparejada la de aquellas básculas que pudiesen resultar necesarias.
- ❑ Adicionalmente, debe estudiarse un programa de desarrollo de básculas móviles más difícil de detectar por los conductores de los vehículos que se desplacen por aquellas carreteras en las cuales esta labor inspectora sea más necesaria.

Responsable: Ministerio de Fomento y Comunidades Autónomas.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación A.2.3.:

Eje E.3.3.: Renovación y mantenimiento de flota.

Responsable: Empresas transportistas.

Medida E.2.6.1.: Formación específica para empresas de transporte en materia de seguridad, en el marco del eje E.2.1.

Responsable: Empresas transportistas.

Eje de actuación A.2.4.: Áreas de descanso en las infraestructuras viarias

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Entre las medidas de seguridad de que dispone la Administración, se encuentra **la ubicación de áreas de descanso en las infraestructuras viarias, que permita a los conductores** que así lo requieran (por cansancio, o para el cumplimiento de los tiempos de descanso a los que obliga la normativa social de transporte), el aparcamiento de su vehículo en un área segura, **reduciendo así el riesgo de accidentes por razones vinculadas al cansancio del conductor y el incumplimiento de la normativa de descanso.**
- ❑ Debe considerarse en esta materia el **caso específico de las mercancías peligrosas**, especialmente en los itinerarios con gran intensidad de este tipo de tráfico.

OBJETIVOS:

- ❑ **Elevar el número de áreas de descanso** de las cuales disponen las infraestructuras viarias, y mejorar las condiciones de las existentes en aquellos casos que se estime oportuno, con especial atención a los transportes de mercancías peligrosas.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento, Comunidades Autónomas y Administraciones Locales.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.2.4.1. Establecimiento y puesta en funcionamiento de áreas de servicio y áreas de descanso, en el marco del programa de explotación de carreteras contemplado en el PEIT

- ❑ Para la determinación de la ubicación óptima de áreas de descanso en infraestructuras viarias es necesario realizar un censo de las existentes, asignándole una categorización de acuerdo a las características que dispone cada una de estas zonas y comparando su correspondencia con las intensidades de tráfico registradas y con su ubicación respecto a las áreas de producción y consumo, que las hagan más adecuadas para los descansos obligatorios, en especial los de larga duración. Al mismo tiempo se deben evaluar las estadísticas de accidentes y sus causas, de tal manera que puedan detectarse aquellos tramos de la red de carreteras donde se ha producido la mayor parte de ellos y así obtener una percepción sobre los puntos adicionales que supongan mayor riesgo, para dotarlos de este tipo de instalaciones.
- ❑ Determinadas estas necesidades se analizará la fórmula más adecuada de satisfacerlas, bien directamente por las Administraciones concernidas, por los concesionarios de autopistas o cualquier otro que permita la implantación práctica de la red necesaria de estas áreas.
- ❑ Tal y como comenta el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) se elaborarán Programas de Explotación de las áreas de descanso y de servicio y las de control de pesaje.

- ❑ Como complemento al proceso descrito en la medida anterior, se desarrollará un programa específico, consistente en dotar a algunas de las citadas áreas de descanso de instalaciones adecuadas para el aparcamiento de vehículos con mercancías peligrosas.
- ❑ Estas áreas se ubicarán en los grandes corredores viales de este tipo de tráfico, y su desarrollo y dotaciones específicas se intensificarán en las proximidades de áreas pobladas, en las cuales el riesgo en caso de incidencias resulte elevado.
- ❑ Para el desarrollo de este programa, y dado la múltiple tipología de mercancías peligrosas y de los riesgos de ellas potencialmente derivados, se contará con la interlocución de la Comisión Interministerial de Transporte de Mercancías Peligrosas.

Responsable: Ministerio de Fomento, Comunidades Autónomas y Administraciones locales.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación A.2.4.:

Medida E.2.6.: Desarrollo e implantación de procesos de gestión y formación en materia de seguridad.

Responsable: Empresas transportistas.

Línea A.3.: Acciones para la mejora del medio ambiente

- ❑ Como ya se ha comentado, el Libro Blanco de la Unión Europea, de septiembre de 2001, señala como un gran problema la relación entre transporte y medio ambiente en los próximos años. Buscar una solución a este problema es una de las grandes preocupaciones y prioridades de la Unión para los próximos años. El Gobierno español ha asumido en el PEIT esta problemática, marcando la orientación para resolverla.
- ❑ Los ejes de actuación y las medidas específicas incluidas en esta línea estratégica estarán orientadas a **alcanzar la sostenibilidad medioambiental del sistema de transporte de mercancías por carretera.**
- ❑ Para avanzar hacia la consecución del objetivo de sostenibilidad medioambiental deberán desarrollarse acciones en:
 - Desarrollo de centros (estaciones) de transporte de mercancías.
 - Promoción del transporte multimodal.
 - Promoción de la renovación de la flota.
 - Mejora de la formación en materia de ahorro energético y eficiencia medioambiental.

**Línea estratégica A.3.:
Acciones para la mejora
del medio ambiente**

Eje de actuación A.3.1.: Promoción de la renovación de flota y la eficiencia energética de los vehículos

Eje de actuación A.3.2.: Apoyo a la formación en materia medioambiental y de ahorro energético

Eje de actuación A.3.3.: Transporte intermodal

Eje de actuación A.3.4.: Centros y estaciones de transporte de mercancías

Eje de actuación A.3.1.: Promoción de la renovación de flota y la eficiencia energética de los vehículos

INTRODUCCIÓN:

- ❑ La renovación de la flota es un elemento sustancial para incrementar la eficiencia energética, la sostenibilidad ambiental, la seguridad y la optimización de costes operativos en el transporte de mercancías por carretera.
- ❑ En este sentido, contar con una flota de vehículos que reúnan las condiciones necesarias para reducir los impactos ambientales pasa a ser prioritario, lo que a su vez debe estar orientado a la adecuación de la flota a las necesidades operacionales de las empresas. Todas estas consideraciones se enmarcan en el objetivo último del presente Plan, centrado en disponer de un transporte de mercancías por carretera eficiente y competitivo.

OBJETIVOS:

- ❑ Crear las condiciones necesarias para disponer permanentemente de una flota de vehículos de transporte de mercancías por carretera que reduzcan su impacto sobre el medio ambiente.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Comunidades Autónomas.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.3.1.1. Proponer modificaciones de las certificaciones ambientales (ISO 14.000) a las características específicas de las PYMES del transporte

- ❑ De esta manera se facilita la obtención de dicha certificación «simplificada» a las empresas que muestren un interés real y práctico por el medio ambiente. Así, se deben establecer las condiciones de la gestión general y de cada área funcional en su vertiente medioambiental que se considerarían más adecuadas, hacerlas públicas a través de las asociaciones de transporte y demás entidades que vertebran el sector, y verificar el cumplimiento de las mismas a través de las entidades certificadas, en términos de sencillez técnica y administrativa que haga viable esta certificación para la mayoría de las empresas. Simultáneamente, desarrollar una campaña social divulgativa sobre la existencia de esta certificación y de lo que ello supone para la empresa de transporte y la sociedad en general.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.3.1.2. Desarrollo de normativa que favorezca los vehículos mas eficientes energéticamente

- ❑ Cuando se realicen reformas o modificaciones en los textos legales que regulan el transporte de mercancías por carretera, deberá considerarse la necesidad de alcanzar la máxima eficiencia energética. Por otro lado, se requiere la incorporación a la legislación de los instrumentos de políticas públicas mencionados en la medida anterior.
- ❑ Las normas reguladoras del régimen jurídico de las autorizaciones deberán actualizarse, cuando resulte preciso, en todo lo relativo a incorporación de nuevos vehículos (o sustitución de los existentes) al mercado de transportes, a fin de recoger los criterios mas adecuados en términos de eficiencia energética, e incluso flexibilizando el binomio «autorización de transporte-vehículo», en aras a conseguir esa eficiencia, así como otros objetivos de productividad, rentabilidad y seguridad.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.3.1.3. Realización de manuales para auditorias ambientales (ecoauditorias) y estudios de flotas, con el objetivo de proponer mejoras en su gestión e incentivar la renovación de flotas

- ❑ Elaborar una metodología sencilla para realizar internamente (autoevaluación) o externamente auditorias ecoambientales en las empresas del sector, con la regularidad que se estime conveniente (semestralmente, anualmente), que les permitan determinar las condiciones de la flota que gestionan y otros aspectos con repercusión medioambiental, de tal manera que se puedan adoptar por la empresa auditada las mejoras que le sean propuestas en este proceso.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

A.3.1.4. Mantenimiento de la línea de ayudas a las sociedades de garantía recíproca

- ❑ Mantenimiento de la dotación de las aportaciones destinadas a las sociedades de garantía recíproca para avales a PYMES del sector, las cuales, sin duda, juegan un papel positivo en materia de renovación de flota.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.3.1.5. Apoyo a la experimentación de nuevos combustibles en el transporte de mercancías por carretera

- ❑ La experimentación de nuevos combustibles con menores emisiones contaminantes implica proyectos de investigación muy costosos y sofisticados, algunos de ellos en fase de experimentación práctica, para cuyo desarrollo es imprescindible el apoyo técnico y financiero de entidades públicas especializadas

(CDTI, CEDEX...). Estos proyectos de investigación e implantación experimental (G.N.L, pilas de hidrógenos, biocombustibles...), debe contar con la participación activa de las empresas del sector, especialmente en la fase de experimentación práctica e implantación masiva, pero en un contexto de apoyo por parte de los organismos públicos competentes en la materia.

Responsable: Ministerio de Fomento, CDTI, CEDEX.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación A.3.1.:

Medida E.1.3.2.: Creación de centrales de compra.

Responsable: Empresas transportistas.

Eje E.3.3.: Renovación y mantenimiento de flota.

Responsable: Empresas transportistas.

Eje de actuación A.3.2.: Apoyo a la formación en materia medioambiental y de ahorro energético

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Hay diversos impactos negativos que el transporte por carretera produce en el medio ambiente, entre ellos, la contaminación atmosférica y acústica, el consumo de energías no renovables y otros.
- ❑ La principal fuente de introducción de mejoras medioambientales en el sector de transporte de mercancías es la consecución de un mayor grado de eficiencia energética mediante la introducción de buenas prácticas de conducción eco-eficiente junto con vehículos de menores consumos y emisiones, que utilicen combustibles menos contaminantes y renovables. Por este motivo, la realización de acciones formativas e informativas dirigidas a los empleados del sector con el objeto de explicar de forma clara y sencilla los conceptos asociados con el consumo de carburante, definir las técnicas de conducción eficiente a aplicar por el transportista en su conducción diaria, así como los impactos ambientales reales y potenciales de su actividad (derrames, correcta gestión de residuos, etc.) junto con el conocimiento de servicios adecuados de mantenimiento y uso de combustibles alternativos resulta fundamental si se pretende iniciar una estrategia destinada a introducir la variable medioambiental en la gestión de las empresas del sector transportes.
- ❑ Por esta razón, el objetivo de este eje de actuación es favorecer y promover la sensibilización medioambiental, a través de medidas específicas que promuevan la formación en la empresa en esta materia. Se trata pues de concienciar y formar a empresarios y trabajadores de la importancia de la mejora del medio ambiente.

OBJETIVOS:

- ❑ Apoyar los programas de formación orientados a elevar la mejora del medio ambiente en el transporte de mercancías por carretera.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Comunidades Autónomas.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

Ver eje A.5.1.

Eje de actuación A.3.3.: Transporte intermodal

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Como ya se ha expuesto, la intermodalidad es una de las políticas básicas del Libro Blanco del Transporte de la UE, con la que se busca la optimización de la distribución modal de tráficos permitiendo la sostenibilidad en todos los ámbitos. A nivel europeo se ha tratado de potenciar el transporte Intermodal mediante **medidas financieras y regulatorias**, por lo que a nivel nacional deben llevarse a cabo los ajustes correspondientes, de tal forma que **se logren altos estándares de eficiencia y se potencie la competitividad del sector del transporte**, donde la **intermodalidad** es un **instrumento básico** de futuras cuotas modales.
- ❑ La sostenibilidad del transporte en sus diferentes modos se encuentran fuertemente asociada al impacto ambiental registrado por cada uno de ellos. Así, la intermodalidad, con los matices introducidos por el concepto de «comodalidad», al que se hace referencia a la actualización en curso del Libro Blanco de 2001, muestra una estrecha relación con el medio ambiente al tratar de asignar a cada modo de transporte el tramo de la cadena logística en el que resulta mas eficiente.
- ❑ Debe considerarse que el transporte por carretera tiene la ventaja respecto de los demás modos de resultar autosuficiente para el servicio «puerta a puerta», y además, actúa necesariamente como complemento de los demás modos (ferrocarril, marítimo y aéreo), realizando servicios de recogida y entrega (acarreo) para ellos.

OBJETIVOS:

- ❑ Maximizar las ventajas propias del transporte de mercancías por carretera **como modo complementario de otros modos de transporte**, potenciando sus ventajas en un contexto de desarrollo de la intermodalidad.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.3.3.1. Información y coordinación con las Comunidades Autónomas (a través de sus Direcciones Generales de Transporte) de las actuaciones en materia de centros de transporte y centros intermodales, en consecuencia con los planteamientos estratégicos del PEIT

- ❑ En los últimos años se han desarrollado numerosas iniciativas de planificación en materia de infraestructuras nodales de logística y de transporte, aunque no se suelen abordar estos procesos con una visión conjunta entre las diversas Comunidades Autónomas y la Administración Central. Es decir, existe una cierta proliferación de iniciativas (públicas y privadas, autonómicas, municipales o de los Entes de la Administración Central) de desarrollo de plataformas logísticas y centros de transporte, pero en un

PETRA II

contexto de descoordinación de proyectos, existiendo adicionalmente vacíos territoriales con deficiencias de estas infraestructuras logísticas nodales. Con esta medida se pretende conseguir una mayor coordinación entre las distintas Administraciones para el desarrollo de estas infraestructuras.

Responsable: Ministerio de Fomento, Comunidades Autónomas.

A.3.3.2. Analizar las fórmulas que permitan el acuerdo entre los empresarios de los diferentes modos de transporte

- ❑ La colaboración entre los operadores de los diferentes modos de transporte, es una de las herramientas fundamentales en el avance de cualquier desarrollo intermodal. En este sentido, la Administración debe asumir un papel de mediador/motivador que presente la conveniencia de estos desarrollos intermodales orientados a disponer de un sistema de transporte de mercancías sostenible.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.3.3.3. Apoyo a las iniciativas en materia de intermodalidad

- ❑ Análisis y difusión de las ventajas del operador intermodal: costes, servicio, precio del combustible, etc.
- ❑ Análisis y difusión de las barreras de entrada para las empresas de transporte por carretera en el transporte intermodal: inversiones, cobertura, etc.
- ❑ «Marco Polo» español: crear desde el Ministerio de Fomento una línea de ayudas para proyectos de intermodalidad, de conformidad con lo que se establezca en el Plan Sectorial de transporte intermodal de mercancías aprobado en ejecución del PEIT.
- ❑ «Marco Polo» europeo: apoyar desde el Ministerio de Fomento la presentación de proyectos europeos de intermodalidad.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación A.3.3.:

Eje E.2.5.: Capacidad para dar respuesta a la demanda intermodal.

Responsable: Empresas transportistas, operadores de transporte.

Eje de actuación A.3.4.: Centros y estaciones de transporte de mercancías

INTRODUCCIÓN:

- ❑ El volumen que ha alcanzado el transporte de mercancías por carretera y la evolución que se ha registrado en los servicios ofrecidos aumentan **la necesidad de disponer de instalaciones físicas que permitan la más adecuada ubicación de las empresas de transporte y contribuyan a la sostenibilidad de éste.**
- ❑ La **creación y mantenimiento de centros de transporte de mercancías** (denominados en la LOTT de manera genérica «estaciones de transporte de mercancías»), **tanto unimodales de carretera como, en su caso, intermodales**, que ofrezcan tanto servicios al tráfico de paso como la ubicación permanente de empresas de transporte y logística contribuye, por una parte, a mejorar la operatividad de tales empresas y servicios; a la sostenibilidad del transporte, en tanto que, por su localización en los principales corredores de transporte de mercancías por carretera y, en su caso, en las proximidades de los grandes núcleos urbanos, contribuyen a **reducir el impacto medioambiental del transporte limitando sus efectos en zonas que suelen registrar elevados niveles de congestión y contaminación;** y, en todo caso, permiten incrementar la calidad de la red logística y, como consecuencia, mejorar la eficiencia del transporte de mercancías por carretera.
- ❑ Especial atención requiere en este aspecto la planificación y desarrollo de aquellos centros en que hayan de concentrarse los vehículos que se encuentren realizando **transporte de mercancías peligrosas**, de forma que resulte viable la prestación de esta clase de servicios que, por otra parte, son imprescindibles, con el estricto cumplimiento de la legislación de seguridad en la materia.

OBJETIVOS:

- ❑ Analizar la conveniencia de crear nuevos centros de transporte de mercancías y potenciar los existentes, en la medida en que ello pueda contribuir a resolver los problemas de ubicación física de las empresas transportistas y demás operadores de transporte, optimizar los flujos de transporte de mercancías por carretera, facilitar la intermodalidad y minimizar los impactos negativos de esta actividad en materia medioambiental y de seguridad.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento y Comunidades Autónomas.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.3.4.1. Elaboración de un mapa en el que se sitúen todos los centros de transporte de mercancías

- ❑ Se elaborará una tipología de centros de transporte, en atención a sus características y funcionalidades, de tal manera que resulte posible identificar los servicios y prestaciones con que cuenta cada centro con la sola referencia al tipo o clase a que pertenece.

PETRA II

- ❑ Se elaborará un mapa con la ubicación actual de los centros de transporte ya existentes, asignando a cada uno la categoría correspondiente conforme a la anterior clasificación.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.3.4.2. Información y coordinación con las Comunidades Autónomas (a través de las Direcciones Generales de Transporte) de las actuaciones en materia de centros de transporte y centros intermodales, en consecuencia con los planteamientos estratégicos del PEIT

- ❑ Con esta medida se pretende mejorar la coordinación en la planificación de centros de transporte y centros intermodales, con el fin de abordar esos procesos con una visión conjunta de las competencias de las distintas Administraciones.
- ❑ En este trabajo deberán tenerse especialmente presentes los problemas que afectan al tráfico y aparcamiento de vehículos que transportan mercancías peligrosas y, en otro orden de cosas, los generados por la concentración de tráfico en el entorno de las grandes urbes o de determinados corredores.

Responsable: Ministerio de Fomento, Comunidades Autónomas.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación A.3.4.:

Eje E.1.1.: Extensión de la gama de servicios que oferta la empresa.

Responsable: Empresas transportistas.

Línea A.4.: Apoyo a la eficacia del mercado

- ❑ La actividad empresarial generará efectos mas favorables según el nivel de eficacia con el cual las empresas desarrollen sus actividades. En este sentido, la labor de la Administración debe concentrarse en brindar al tejido empresarial, **la información y las condiciones de mercado** que permitan un **desarrollo adecuado de la actividad del transporte de mercancías por carretera**, realizando un seguimiento permanente sobre las prácticas que se presentan en el sector de manera que se garanticen las condiciones de transparencia del mercado.
- ❑ A tal efecto, resultará positivo que la Administración apoye aquellas iniciativas que pretendan **alcanzar fórmulas de gestión empresarial que resulten más eficaces**.
- ❑ Asimismo, la Administración deberá revisar permanentemente los criterios y condicionantes de la actividad contenidos en la **legislación de ordenación de los transportes terrestres** a fin de irlos adecuando a la realidad del mercado, eliminando rigideces innecesarias, con objeto de alcanzar, en cada momento, un marco que, sin renunciar al mantenimiento de aquellos criterios ordenadores que se estimen adecuados, permita a las empresas desenvolverse con la mayor autonomía posible.

Línea estratégica A.4.: Apoyo a la eficacia del mercado

Eje de actuación A.4.1.: Mejora de las condiciones de transparencia en el mercado

Eje de actuación A.4.2.: Mantenimiento de los actuales observatorios y articulación de aquellos otros que resulten necesarios

Eje de actuación A.4.3.: Apoyo a las sociedades de garantía recíproca y otras ayudas a la financiación

Eje de actuación A.4.4.: Eliminación de barreras artificiales en el régimen de acceso y operación en el mercado

Eje de actuación A.4.5.: Apoyo a la internacionalización de las empresas

Eje de actuación A.4.1.: Mejora de las condiciones de transparencia en el mercado

INTRODUCCIÓN:

- ❑ En un mercado, como es el del transporte de mercancías por carretera, de grandes dimensiones (por volumen y servicios de operadores), con un elevadísimo volumen de transacciones anuales y en constante estado de evolución, pero caracterizado por una acusada atomización de la oferta y consecuentemente, necesitada de un mayor nivel de transparencia, es necesario articular una serie de medidas que vayan encaminadas a mejorar esa transparencia y que incrementen la competitividad de las empresas.
- ❑ Para todo ello, es necesaria una información fluida y transparente, que dote al sector de la transparencia necesaria y que haga posible divulgar entre todo el sector cuáles son las mejores prácticas de gestión en las diversas etapas del transporte, así como modificaciones en la normativa contractual como es la adaptación de la legislación sobre contratos de transporte terrestre, teniendo en cuenta los cambios producidos en el mercado y la legislación internacional vigente en la materia y el apoyo a las Juntas Arbitrales del Transporte, instrumento de gran eficacia y mínimo coste para dirimir las diferencias entre las partes en el contrato de transportes.

OBJETIVOS:

- ❑ Mejorar la transparencia en el mercado de transporte de mercancías por carretera, propiciando una elevación del nivel de competitividad empresarial y ampliando la esfera de autogestión empresarial.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento, Ministerio de Justicia y otras Administraciones.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.4.1.1. Aprobación de una Ley del Contrato de Transporte Terrestre, destinada a sustituir la vigente regulación contenida en el Código de Comercio sobre contrato mercantil de transporte terrestre

- ❑ Actualmente el contrato de transporte público de mercancías por carretera se regula en los artículos 349 a 379 del Código de Comercio, así como en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en su Reglamento y otras normas de desarrollo así como en las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera. Teniendo en cuenta los cambios producidos en el mercado y la legislación internacional vigente en la materia, se constituyó una Sección Especial dentro de la Comisión General de Codificación, en el Ministerio de Justicia, con participación del Ministerio de Fomento, para abordar la modificación del Código de Comercio y otra normativa sobre esta materia y la elaboración de un anteproyecto de Ley de Contratos de Transporte Terrestre cuyo contenido se centra en la regulación de los contratos de viajeros y mercancías por carretera y ferrocarril.

- ❑ Con este eje de actuación se pretende la agilización de los trabajos que ya iniciados para reformar la normativa legal en materia de contratos de transporte terrestre, con la perspectiva de que culminen lo antes posible.

Responsable: Comisión General de Codificación (Ministerio de Justicia), con la colaboración del Ministerio de Fomento.

A.4.1.2. Promoción de acuerdos marco y de códigos de buenas prácticas entre transportistas y usuarios del transporte de mercancías (ver eje A.5.3.3.)

- ❑ La Administración, en plena colaboración con las asociaciones del sector, apoyará (y en su caso pilotará a través de la contratación de especialistas) la elaboración de Códigos y Catálogos de Buenas Prácticas en cuantas materias se consideren de interés para la mejora del sector tales como medio ambiente, calidad, nuevas tecnologías, gestión operativa, seguridad y otras materias.

Responsable: Ministerio de Fomento, en colaboración con el Comité Nacional del Transporte por Carretera y las asociaciones profesionales de empresas usuarias del transporte de mercancías.

A.4.1.3. Apoyo a las Juntas Arbitrales del Transporte

- ❑ La actividad de las Juntas Arbitrales del Transporte, y de manera creciente a lo largo de los años de funcionamiento, está muy valorada, en lo que concierne a su utilidad, por los profesionales del sector del transporte.
- ❑ Las Juntas Arbitrales del Transporte sirven, como se ha comentado anteriormente, para resolver con agilidad y garantías procesales los conflictos de interés surgidos en el ámbito de los contratos del transporte.
- ❑ Actualmente la actividad arbitral, en general, es una alternativa eficaz a los tribunales ordinarios para la resolución de conflictos. La intervención gratuita de las juntas es particularmente interesante para todas las partes de los contratos de transportes, pero en especial para los empresarios autónomos y para las pequeñas y medianas empresas, que son las que soportan con más dificultades los costes y plazos de un proceso judicial.
- ❑ Así pues, estos organismos que tiene por finalidad dar una salida asequible a la resolución de conflictos de tipo mercantil del ámbito del transporte, se plantea que cuenten con un permanente apoyo por parte de la Administración.
- ❑ Debe incentivarse la inclusión y potenciación de las actuales Juntas Arbitrales del Transporte en los contratos de transporte para la resolución de conflictos entre las partes (reclamaciones de carácter mercantil relacionadas con el incumplimiento de los contratos de transporte y de actividades auxiliares y complementarias del transporte).
- ❑ Se plantea la recomendación por parte de la Administración de que se incluya por las empresas del transporte, en sus contratos de cláusulas de sumisión al arbitraje de las juntas arbitrales. Estas cláusulas son utilizadas desde hace tiempo por parte de una serie de empresas y son imprescindibles para que las juntas puedan conocer las controversias existentes entre ellas, y aprovechar las ventajas que

este procedimiento comporta, para los empresarios del transporte, para los usuarios y para las empresas cargadoras.

Responsable: Ministerio de Fomento, en colaboración con el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación A.4.1.:

Medida E.1.4.9.: Acudir a las Juntas Arbitrales del Transporte.

Responsable: Empresas transportistas.

Medida E.2.3.2.: Implantar el Código de Buenas Prácticas en la contratación mercantil, con el fin de elevar el nivel de transparencia en las relaciones entre cargadores y transportistas.

Responsable: Empresas transportistas y empresas cargadoras.

Medida E.2.3.3.: Realizar e implantar otros acuerdos marco de ámbito general o referidos a determinadas clases o ámbitos de transporte.

Responsable: Empresas transportistas, operadores de transporte y empresas cargadoras.

Eje de actuación A.4.2.: Mantenimiento de los actuales observatorios y articulación de aquellos otros que resulten necesarios

INTRODUCCIÓN:

- ❑ La creación de los diferentes **observatorios** de transporte ha puesto a **disposición del conjunto de agentes implicados en esta actividad** de una **gran cantidad de información** que facilita el conocimiento de los parámetros y ratios básicos de comportamiento del sector, y, en consecuencia, la **determinación de las necesidades** del mismo permitiendo **la toma de decisiones** por parte de la Administración y por las mismas empresas que se agrupan en él para mejorar el marco de funcionamiento.
- ❑ Por su parte, los diferentes **órganos responsables del transporte en diversas Comunidades Autónomas, han desarrollado sus propios observatorios**, lo que permite determinar las peculiaridades específicas de cada una éstas en sus territorios, y por tanto, disponer de información desagregada a ese nivel geográfico.
- ❑ Por otro lado, la divulgación de esta información a la sociedad en general, incentiva a las autoridades responsables del transporte en todos sus niveles a **mantener una posición permanentemente activa**, estrechando el vínculo entre la Administración, el sector afectado y la sociedad española a la que sirve.
- ❑ Otra de las consecuencias positivas de la continua actualización de los observatorios, se encuentra asociada a la **permanente monitorización de aspectos relacionados con la actividad y que resultan considerablemente sensibles; entre ellos, la seguridad, la formación y los aspectos socio-laborales**, además de los aspectos de evolución del mercado (oferta, demanda, costes, precio, ratios de actividad...).
- ❑ Como consecuencia, la existencia de estos observatorios permite disponer de una idea bastante precisa del sector de transporte de mercancías en sus múltiples facetas y adoptar las decisiones más adecuadas para su permanente mejora.

OBJETIVOS:

- ❑ Mantener los observatorios de transporte desarrollados actualmente e impulsar otros nuevos que se estimen convenientes.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.4.2.1. Mantenimiento y potenciación de los actuales observatorios relativos al mercado de transporte

- ❑ En la actualidad existen, en el ámbito competencial del Ministerio de Fomento, los siguientes observatorios:
 - Observatorios de Tráfico con Francia y Portugal.

- Observatorio Hispano-Francés de Tráfico de los Pirineos.
 - Observatorio Transfronterizo España-Portugal.
 - Observatorio de la certificación en el transporte por carretera.
 - Observatorio de la formación en el transporte por carretera.
 - Observatorio social del transporte por carretera.
 - Observatorios de mercado del transporte de mercancías por carretera.
 - Observatorio de costes del transporte de mercancías.
 - Observatorio de mercado del transporte de mercancías.
 - Observatorio de precios del transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados.
 - Observatorio del transporte de mercancías por carretera.
- El desarrollo de los diferentes observatorios depende casi en su totalidad de la obtención de los datos estadísticos que se procesan y presentan en ellos, por lo que resulta fundamental el **mantenimiento de los distintos mecanismos que proveen esta información**. En este sentido, resulta conveniente mantener definidos los **canales de comunicación entre los diferentes órganos de la Administración** implicados en estos observatorios para evitar inconvenientes y retrasos en la elaboración y posterior publicación de los informes con la periodicidad acordada.
- Adicionalmente, resulta primordial seguir en **contacto continuo entre dichos órganos administrativos con los representantes de los diferentes sectores participantes en la actividad** del transporte de mercancías por carretera, para considerar las sugerencias que podrían realizar acerca de la creación de nuevos observatorios y la mejora de los existentes.
- La preparación de un **estudio anual** en el que se realice un análisis basado en la **compilación de las estadísticas presentadas** en los diferentes observatorios a lo largo de dicho período simplifica el desarrollo de las comparativas interanuales, lo que permite determinar en un contexto global, la tendencia que ha registrado el transporte de mercancías por carretera en las múltiples facetas analizadas en los observatorios y la efectividad conjunta de las políticas implantadas en el sector, en base a la evolución de los indicadores seleccionados.

Responsable: Ministerio de Fomento y Comunidades Autónomas.

A.4.2.2. Creación de nuevos observatorios y herramientas destinadas a proporcionar información objetiva y actualizada en relación con el sector de transporte en aquellas materias que así lo requieran (seguridad, nuevas tecnologías, certificaciones, transporte intermodal, medio ambiente, etc.)

- Con objeto de conocer la evolución del desarrollo de otros temas de interés como las **nuevas tecnologías, el transporte intermodal, el empleo, la seguridad**, etc. en sus múltiples facetas, se estudiará la creación de observatorios específicos sobre estas materias, que permitan un seguimiento permanente sobre la evolución real de cada una de las mismas.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.4.2.3. Mantenimiento del catálogo de ayudas públicas e incentivos fiscales disponibles para las empresas transportistas

- Mantenimiento, permanentemente actualizado, de la base de datos obrante en la página web del Ministerio de Fomento, en la que se relacionan la totalidad de las ayudas públicas procedentes de los distintos Departamentos y Entidades del Estado, las Comunidades Autónomas y la Unión Europea, ya se encuentren específicamente dirigidas al sector transporte o se trate de líneas «horizontales» a las que también puedan acceder las empresas transportistas. Dicha base de datos se encuentra asistida por un programa de ayuda al empresario, de uso totalmente gratuito, destinado a facilitar el conocimiento y selección de aquellas líneas de apoyo que puedan resultarle de mayor interés.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Eje de actuación A.4.3.: Apoyo a las sociedades de garantía recíproca y otras ayudas a la financiación

INTRODUCCIÓN:

- Las sociedades de garantía recíproca tienen como actividad fundamental la prestación de avales a sus socios, básicamente pequeñas y medianas empresas, para permitirles acceder a la financiación bancaria. Además de estas dos funciones básicas, las sociedades de garantía recíproca brindan a la PYME una gama de servicios complementarios a la prestación del aval, como son las siguientes:
 - Negociación con las entidades de crédito de mejores condiciones de crédito que las que obtendría la PYME si acudiera individualmente a estas entidades.
 - Puesta en marcha de servicios de información que den a conocer a la PYME los instrumentos financieros que mejor se adaptan a sus necesidades.
 - Asesoramiento financiero a la PYME, en cuanto que analizan, evalúan y aconsejan sobre el proyecto de inversión que la pequeña empresa va a realizar.
- El apoyo que pueda brindar la Administración Pública a estas Sociedades, contribuirá a incrementar, en consecuencia los niveles de eficacia de las PYMES, a través de la potenciación de este importante instrumento de apoyo.

OBJETIVOS:

- Mantener e incrementar el apoyo de la Administración a las sociedades de garantía recíproca y colaborar en la difusión de sus ventajas como alternativa financiera.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.4.3.1. Mantenimiento de la línea de ayudas a las sociedades de garantía recíproca

- Se mantendrá la dotación de las ayudas destinadas a las sociedades de garantía recíproca para avales a PYMES del sector bien como socios protectores, bien a través de la articulación de fórmulas favorables de financiación a las empresas integradas en estas Sociedades.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.4.3.2. Mantenimiento de la línea de préstamos de mediación para el sector del transporte establecida por el Instituto de Crédito Oficial (ICO)

- ❑ Actualmente el Instituto de Crédito Oficial ofrece una línea de créditos para el sector del transporte a partir de un convenio de colaboración con el Ministerio de Fomento, siendo los beneficiarios finales las empresas de transporte de mercancías por carretera. La finalidad de estos préstamos son inversiones en cualquier activo nuevo productivo destinado al ejercicio de la actividad de transporte de mercancías por carretera, alcanzando la financiación hasta el 80% de la inversión neta, en condiciones de tipo de interés favorables en relación con la práctica habitual del mercado financiero.
- ❑ Parece conveniente mantener este tipo de préstamos que facilita a las empresas la inversión en equipos productivos, lo que repercute muy favorablemente en la modernización y renovación de flota, con lo ya citados efectos beneficiosos sobre la productividad, rentabilidad, seguridad, medio ambiente, calidad, etc.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación A.4.3.:

Medida E.1.3.5.: Implicarse en sociedades de garantía recíproca.

Responsable: Empresas transportistas.

Eje de actuación A.4.4.: Eliminación de barreras artificiales en el régimen de acceso y operación en el mercado

OBJETIVOS:

- ❑ Establecer un marco normativo dentro del cual las empresas puedan gestionar su actividad con la mayor libertad posible, una vez acreditados unos requisitos previos que garanticen su capacidad para operar en condiciones de profesionalidad, honorabilidad y solvencia.
- ❑ En definitiva, se trata de pasar del concepto de «empresa titular de autorizaciones de transporte» al de «empresa habilitada para realizar transporte».
- ❑ Progresivamente, se irán eliminando barreras artificiales que exigen diferentes niveles de habilitación en función de ámbitos territoriales o clases de vehículos, para sustituirlas por unos requisitos únicos que permitan acceder al mercado, correspondiendo, a continuación, a cada empresa decidir dónde y con qué clase de vehículos le conviene operar en cada momento.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.4.4.1. Revisión y actualización de los requerimientos cualitativos para acceder y operar en el mercado de transportes de mercancías por carretera

- ❑ En consonancia con los criterios señalados en la línea estratégica A.1., la legislación reguladora del régimen de acceso al mercado y explotación de la actividad deberá tender, mediante modificaciones sucesivas, a establecer unas condiciones públicas de acceso al mercado, con independencia del ámbito o la clase de vehículos con que, a continuación, cada empresario decida realizar su actividad.
- ❑ Los requisitos para acceder al mercado deben ser lo suficientemente exigentes como para garantizar en todo momento la capacidad profesional y financiera de las empresas que resulte imprescindible para asegurar la competencia en condiciones de homogeneidad.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Eje de actuación A.4.5.: Apoyo a la internacionalización de las empresas

INTRODUCCIÓN:

- ❑ El presente Plan 2009-2013 se orienta a incrementar la competitividad y la eficiencia del transporte de mercancías por carretera español, en un contexto definido por la sostenibilidad y la integración del sistema de transportes, y en la internacionalización y proyección de las empresas de transporte en el marco de la Unión Europea recientemente ampliada.
- ❑ La colaboración por parte de la Administración resulta fundamental en la expansión geográfica del empresariado nacional en el sector de transporte de mercancías por carretera, a través de los programas de apoyo existentes destinados a facilitar a las empresas de una cierta dimensión (que se supone lleva asociada capacidad de gestión, técnica y financiera) la posibilidad de acceder a nuevos mercados exteriores a través de múltiples fórmulas.

OBJETIVOS:

- ❑ Apoyar los programas de internacionalización de las empresas del sector de transporte de mercancías por carretera.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento, Comunidades Autónomas, ICEX, Cámaras de Comercio.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.4.5.1. Actuaciones para mejorar el conocimiento de las empresas sobre las formas de implantación en otros países, los mecanismos de promoción y otras ayudas

- ❑ Todo parece apuntar a que el nivel de conocimiento por las empresas transportistas de los dispositivos de ayuda a la internacionalización de las empresas actualmente existentes y los procedimientos a través de los que tales ayudas se gestionan no es suficiente. Tampoco se utilizan, probablemente por desconocimiento, los distintos foros en los que se puede producir el encuentro entre potenciales clientes y proveedores de servicios de transporte.
- ❑ Por esta razón se cree necesaria la articulación de:
 - Manuales temáticos sobre diferentes países, en los que se analicen las materias de mayor interés para los transportistas españoles interesados en operar o implantarse en ellos.
 - Propiciar encuentros entre empresarios españoles y extranjeros establecidos en aquellos países en los que puedan existir nichos de mercado interesantes.
 - Apoyo a los procesos de expansión internacional de las empresas a través de las agregadurías comerciales de las Embajadas Españolas.
 - Otras medidas de apoyo a la internacionalización.

Responsable: Ministerio de Fomento, Embajadas Españolas (agregados comerciales), Comunidades Autónomas, ICEX, Cámaras de Comercio.

PETRA II**A.4.5.2. Acción conjunta por parte del Ministerio de Fomento, el ICEX y el nuevo Consejo Interterritorial de Internacionalización para dar a conocer las ayudas a la internacionalización**

- El objetivo de esta medida es que las empresas dispongan de toda la información sobre las distintas oportunidades de ayudas a su alcance para que puedan aprovecharlas. A tal efecto, se articularán las siguientes actuaciones:
 - Recopilación de información sobre los dispositivos de ayudas existentes y aplicables a las empresas de este sector.
 - Dar a conocer los organismos que ofrecen ayudas al sector, así como los procedimientos de gestión, mediante las respectivas páginas web de dichos organismos.
 - Identificar ferias, salones y foros de transporte (dentro y fuera de la UE) que sean del interés del sector. Acudir de manera conjunta a ferias en el extranjero en base a un acuerdo global permanente.
 - Reuniones informativas en foros adecuados (ferias, congresos, jornadas técnicas, etc.) sobre el Plan de Promoción.
 - Utilizar vías de difusión tales como asociaciones sectoriales, Cámaras de Comercio, etc.

Responsable: Ministerio de Fomento, ICEX.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación A.4.5.:

Eje E.1.2.: Adaptabilidad de la empresa a los cambios del mercado.

Responsable: Empresas transportistas.

Línea A.5.: Promoción de la calidad empresarial

- ❑ La Administración debe asumir el rol de **colaborador proactivo en la promoción de la calidad empresarial** del sector del transporte de mercancías por carretera. En este sentido, resulta primordial su colaboración en los **programas de divulgación de calidad** no sólo en el ámbito del sector sino a los demás colectivos implicados en esta actividad. Ello promoverá la creación de un entorno capaz de diferenciar e incluso exigir la prestación de servicios de calidad con la repercusión que esto supone en términos competitivos.
- ❑ En esta línea, las tareas de apoyar al desarrollo de la calidad debe complementarse con mensajes que relacionan el binomio calidad/ coste, de capital importancia para el propio sector y para la competitividad del mismo.

Línea estratégica A.5.: Promoción de la calidad empresarial

Eje de actuación A.5.1.: Apoyo a la formación

Eje de actuación A.5.2.: Promoción de las certificaciones y acreditaciones de calidad

Eje de actuación A.5.3.: Promoción de códigos, catálogos y acuerdos de buenas prácticas empresariales

Eje de actuación A.5.4.: Apoyo a la implantación de nuevas tecnologías

Eje de actuación A.5.1.: Apoyo a la formación

INTRODUCCIÓN:

- ❑ En el eje de actuación E.2.1. se ha comentado el papel fundamental que corresponde a la formación como base de una mayor profesionalización dentro del plan de desarrollo competitivo del sector de transporte de mercancías por carretera.
- ❑ En este sentido, el apoyo de la Administración resulta primordial pues la obtención de elevados niveles de formación exige inversiones que podrían resultar difíciles de afrontar sólo por el sector empresarial.

OBJETIVOS:

- ❑ Apoyar los programas de formación orientados a elevar la profesionalidad y calidad empresarial en el transporte de mercancías por carretera.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento, Ministerio de Educación, Política Social y Deporte y Comunidades Autónomas.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.5.1.1. Mantenimiento de las líneas de ayuda a la formación en el transporte por carretera

- ❑ Considerando que la actividad de transporte resulta básica e imprescindible para el desarrollo económico de la sociedad y que su prestación, en términos de eficacia, eficiencia y calidad, depende de determinados factores que confluyen en el desenvolvimiento de la actividad empresarial, la Administraciones **deben contribuir mediante medidas de apoyo y fomento del capital formativo de quienes hacen posible la realidad y el funcionamiento del sector.**
- ❑ Con esta medida se pretende apoyar la formación sectorial mediante el mantenimiento del régimen de ayudas, dinerarias o no, para la realización de actividades formativas en el sector del transporte de mercancías por carretera.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.5.1.2. Desarrollo del Real Decreto 1032/2007 sobre formación obligatoria de los conductores

- ❑ La Administración articulará todos aquellos mecanismos que resulten necesarios para la efectiva puesta en marcha de la formación obligatoria inicial y continua de los conductores señalada en el Real Decreto, buscando la mayor agilidad y eficacia posibles en los procedimientos de autorización de centros, homologación de cursos tipo, control y seguimiento de los cursos que se impartan, celebración de exámenes y expedición de certificados de actitud profesional y tarjetas de control para los conductores.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.5.1.3. Creación de una Fundación especializada en la formación del transporte por carretera

- ❑ Se promoverá la creación y desarrollo de una Fundación pública especializada en formación, partiendo de la necesidad de coordinar esfuerzos públicos y privados, que tendrá por objeto contribuir a la promoción y desarrollo de la formación en el sector transporte.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.5.1.4. Promover un Plan Integral de Formación para el sector del transporte de mercancías por carretera

- ❑ Se promoverá un plan integral de formación para el sector del transporte que contemple todas las áreas consideradas estratégicas para alcanzar los objetivos del sector, buscando la máxima coordinación posible entre la formación reglada, en sus distintos niveles, y la formación continua, y la armonización de sus contenidos con las exigencias de la legislación europea.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación A.5.1.:

Eje E.2.1.: Profesionalización a través de la formación de quienes trabajan en la empresa (empresarios, directivos y trabajadores).

Responsable: Empresas de transporte.

Eje de actuación A.5.2.: Promoción de las certificaciones y acreditaciones de calidad

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Las certificaciones y acreditaciones de calidad se convierten en la identificación para el cliente sobre la **capacitación de la empresa** en el desarrollo de sus actividades con requisitos establecidos en normas y en características de calidad. En este sentido, las certificaciones y acreditaciones suponen ventajas en relación al resto de agentes que participan en el mercado, por lo que resulta oportuna la **promoción de estos certificados** en un contexto de competitividad de la empresa de transporte española como uno de los objetivos principales del presente Plan.

OBJETIVOS:

- ❑ Colaborar en el incremento del número de empresas de transporte de mercancías por carretera con certificaciones y acreditaciones de calidad.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.5.2.1. Estudiar la adaptación de las certificaciones de calidad a las especiales características de las empresas del sector

- ❑ El alto grado de atomización empresarial en el sector transporte aconseja una adaptación de los requisitos contemplados en la norma ISO 9000, para que su extensión a grandes porcentajes de empresas del sector sea viable, a lo que puede contribuir notablemente la Administración ante las entidades certificadoras.
- ❑ El Ministerio de Fomento encargará al Consejo Nacional de Transportes Terrestres la elaboración de un informe acerca del grado de adecuación de las actuales certificaciones de calidad al sector transporte (considerando la estructura empresarial del mismo), así como el análisis de catálogos o recomendaciones de calidad hechas por organizaciones representativas cualificadas (como la IRU y otras asociaciones nacionales e internacionales), y en su caso, una propuesta de adaptación de las normas de calidad certificables a las pequeñas empresas del sector.
- ❑ El Ministerio de Fomento facilitará el anterior informe al Comité Nacional del Transporte por Carretera, para que este organismo proceda a la puesta en marcha del contenido del citado informe.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.5.2.2. Mantenimiento del catálogo de ayudas públicas e incentivos fiscales disponibles para las empresas transportistas

- ❑ Como se ha comentado en la medida A.4.2.3., en general existe desconocimiento por parte de las PY-MES de los dispositivos de ayuda y de los organismos que prestan dichas ayudas.

- ❑ Actualmente, en la página web del Ministerio de Fomento se publican todas las ayudas y subvenciones que se dan a las empresas de transporte de mercancías por carretera, por lo que deberá mantenerla actualizada y difundir la existencia de la misma. Por esta razón el objetivo de esta medida es que las empresas dispongan de toda la información sobre las distintas oportunidades de ayudas a su alcance, incluyendo la materia tratada en este eje, como son las certificaciones y acreditaciones de calidad.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.5.2.3. Creación de un observatorio de las certificaciones y acreditaciones de calidad

- ❑ Como ya se ha comentado en la medida de actuación A.4.2.2., con objeto de conocer la evolución del desarrollo de otros temas de interés se estudiará la creación de Observatorios específicos sobre estas materias, en el cual se realice un seguimiento permanente sobre la evolución real de cada una de las mismas.
- ❑ En este sentido, se plantean en este eje de actuación plan, la creación de un Observatorio específico, en materia de certificaciones y acreditaciones de calidad, con el fin de dar a conocer la mejor manera de acceder a éstas, así como conocer el número de empresas de transporte que van adquiriendo dichas certificaciones.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.5.2.4. Mantenimiento de los premios «PETRA» a la mejor experiencia empresarial del año

- ❑ El Ministerio de Fomento mantendrá la convocatoria del «Concurso de Mejores Experiencias Empresariales relacionadas con las líneas de actuación del Plan PETRA» para el sector del transporte de mercancías por carretera, con el objetivo de incentivar la iniciativa empresarial, distinguiendo a aquellas empresas que hayan puesto en marcha proyectos relacionados con los objetivos del Plan, especialmente en la divulgación de experiencias exitosas en la modernización de la organización y gestión de las empresas que desarrollan esta actividad.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.5.2.5. Continuación de la publicación del «Boletín informativo PETRA», en el que se seguirá dando noticia de aquellas experiencias empresariales más novedosas y significativas en aspectos de innovación y eficiencia, junto con otra información de interés para el sector

- ❑ El Ministerio de Fomento mantendrá la elaboración periódica de los boletines informativos PETRA, publicándolos tanto en formato revista como en la página Web del Ministerio, con el fin de transmitir públicamente la situación y los avances del proyecto «PETRA», y de otros aspectos relacionados con el sector que sean de interés para las empresas de transporte de mercancías.

Responsable: Ministerio de Fomento.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación A.5.2.:

Eje E.3.4.: Acceso a las certificaciones y acreditaciones de calidad.

Responsable: Empresas transportistas, empresas certificadoras de calidad.

Eje de actuación A.5.3.: Promoción de códigos, catálogos y acuerdos de buenas prácticas empresariales

INTRODUCCIÓN:

- En este eje de actuación se contempla la conveniencia de que la Administración promueva y apoye la elaboración por parte de los agentes que operan en el mercado de recomendaciones y acuerdos destinados a señalar lo que constituyen buenas prácticas, tanto empresariales como mercantiles, que contribuyan a incrementar la seguridad jurídica en la contratación y la calidad empresarial. A tal efecto, parece interesante, además de apoyar la máxima difusión del propio PETRA II y de otras buenas prácticas sectoriales, incentivar tres tipos de actuaciones:
 - Acuerdos marco entre empresarios transportistas y usuarios del transporte de mercancías, destinados a definir qué se consideran buenas prácticas en la contratación de transportes y en el cumplimiento de los contratos.
 - Catálogos de mejores prácticas empresariales, en los que se recojan recomendaciones de gestión y explotación a las empresas transportistas, basadas en las recomendaciones de organismos nacionales e internacionales y en la experiencia de aquellas empresas que hayan conseguido éxitos manifiestos.
 - Códigos y recomendaciones de buenas prácticas, acordados dentro del propio sector transportista, destinados a definir aquellas formas de actuación que deban considerarse deontológicamente aceptables y rechazables en el ejercicio de su actividad.

OBJETIVOS:

- Promover la celebración de acuerdos marco entre los diversos colectivos del sector de transporte de mercancías por carretera, así como la divulgación de los contenidos y alcances de los Códigos y Catálogos de Buenas Prácticas en diversas materias relacionada con la actividad del transporte, para su internalización y aplicación por el número más numeroso posible de empresas del sector.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera y asociaciones de otros colectivos (fabricantes, cargadores).

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.5.3.1. Difusión del Plan PETRA y de las buenas prácticas sectoriales

- El Ministerio de Fomento, con la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera, las asociaciones profesionales de empresas transportistas y demás entidades que vertebran el sector, procurará la máxima difusión del contenido del Plan y de los avances y logros en que su ejecución se vaya plasmando.

Responsable: Ministerio de Fomento, en colaboración con el Comité Nacional del Transporte por Carretera y demás entidades que vertebran el sector.

A.5.3.2. Contribución al desarrollo de acuerdos marco con los fabricantes y otros proveedores de las empresas transportistas

- ❑ En el marco del pleno respeto a la atribución de cada colectivo (transportista, cargadores, fabricantes), la Administración puede adoptar una posición proactiva para el establecimiento de acuerdos marco entre ellos, en materias tales como relaciones económicas, tipos de servicios conflictivos, mejoras operativas, medioambientales, tecnologías, de seguridad, etc. que pueden ayudar a la modernización y competitividad del sector, en un marco de excelencia para los diversos colectivos implicados.

Responsable: Ministerio de Fomento, en colaboración con el Comité Nacional del Transporte por Carretera y las asociaciones profesionales de fabricantes y otros proveedores de equipo.

A.5.3.3. Elaboración de códigos deontológicos y catálogos de buenas prácticas empresariales en materia de gestión, calidad, medio ambiente, etc. (ver medida A.4.1.2.)

- ❑ Como ya se ha comentado en la medida A.4.1.2. la Administración, apoyará la elaboración de Códigos y Catálogos de Buenas Prácticas en cuantas materias se consideren de interés para la mejora del sector tales como medio ambiente, calidad, nuevas tecnologías, gestión operativa, seguridad y otras materias.

Responsable: Ministerio de Fomento, en colaboración con el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

A.5.3.4. Desarrollo de campañas divulgativas a nivel general sobre la existencia de los códigos y catálogos de buenas prácticas

- ❑ La divulgación de estos códigos o catálogos de buenas prácticas se realizará con la colaboración de las asociaciones de transporte, a cuales colaborarán en la recepción de la información por parte de sus asociados, para la elaboración de estos códigos y catálogos, y posteriormente los difundirán entre los mismos.
- ❑ Se trata del desarrollo de campañas (se incluyen webs, jornadas, folletos impresos) en las que se de a conocer las ventajas de la existencia de estos códigos y la conveniencia de asumir sus contenidos, no sólo en términos de la propia dinámica empresarial, sino además por la percepción positiva que genera su internalización y adhesión, de cara a los clientes.
- ❑ El boletín PETRA dará, asimismo, conocimiento de los acuerdos, códigos y catálogos de buenas prácticas que puedan irse elaborando durante el período de vigencia de I Plan.

Responsable: Ministerio de Fomento, en colaboración con el Comité Nacional del Transporte por Carretera.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación A.5.3.:

Medida E.2.3.2.: Implantar el Código de Buenas Prácticas en la contratación mercantil, con el fin de elevar el nivel de transparencia en las relaciones entre cargadores y transportistas.

Responsable: Empresas transportistas y empresas cargadoras.

Medida E.2.3.3.: Realizar e implantar otros acuerdos marco de ámbito general o referidos a determinadas clases o ámbitos de transporte.

Responsable: Empresas transportistas, operadores de transporte y empresas cargadoras.

Eje de actuación A.5.4.: Apoyo a la implantación de nuevas tecnologías**INTRODUCCIÓN:**

- ❑ Como ya se ha comentado, las nuevas tecnologías, entre las que destacan de modo genérico la informática y las telecomunicaciones, ofrecen hoy en día múltiples posibilidades para mejorar y optimizar la operativa y la gestión de las empresas de transporte. El sector de transportes es un sector en el que la informática constituye una herramienta fundamental debido al flujo de información tan importante que genera. Asimismo, y debido a la dispersión geográfica de la actividad, las comunicaciones resultan básicas en su operativa.
- ❑ Tanto por motivos de carácter comercial (los contactos con los clientes y proveedores, el desarrollo del comercio electrónico), como operativas y de productividad (la optimización de gestión de flotas, el seguimiento de vehículos...), como por aspectos derivados de las necesidades de la gestión empresarial y comercial, se plantea la necesidad en las empresas del sector de transporte de mercancías de invertir en nuevas tecnologías de gestión, de planificación operativa, etc., que les permitan aumentar su competitividad, obteniendo efectos beneficiosos sobre su explotación y rentabilidad, colaborando con ello, además, a la utilización óptima de los recursos y, en consecuencia, minimizando impactos ambientales y de accidentalidad.

OBJETIVOS:

- ❑ Apoyar y promover procesos de actualización tecnológica de las empresas del sector que incrementen la calidad empresarial.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:**A.5.4.1. Elaboración y difusión de catálogos de nuevas tecnologías**

- ❑ Elaboración y difusión de catálogos de nuevas tecnologías, con herramientas, posibilidades, ayudas y ventajas en la gestión empresarial; gestión de la cadena de suministros; gestión de flotas (ITS); comunicación operador-cliente/usuario, operador-proveedores, operador-operador, etc.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, organismos públicos especializados (CDTI...).

A.5.4.2. Apoyo a la implantación de nuevas tecnologías e I+D+I

- ❑ Participación del Ministerio de Fomento en programas de otros Ministerios (Industria-ARTEPYME, etc.) y de la Unión Europea en materia de innovación tecnológica, así como el asesoramiento a empresas que se presenten a dichos programas.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, organismos públicos especializados (CDTI...).

A.5.4.3. Avanzar en la incorporación de nuevas tecnologías a la gestión ordinaria de la Administración, en su relación con las empresas del sector

- ❑ Las Administraciones Públicas deben acelerar sus programas de implantación de la Administración telemática, de manera que se simplifiquen al máximo las tareas administrativas que precisa este sector en relación con las mismas (visados, solicitud de nuevas autorizaciones, cambios de vehículos, sanciones...), lo que significará una automatización de los procesos, y la disminución de una gran parte del esfuerzo administrativo que conlleva la realización de dichas gestiones.

Responsable: Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Ministerio del Interior, Comunidades Autónomas y Administraciones Locales.

Otras actuaciones contempladas en el Plan que guardan relación con el eje de actuación A.5.4.:

Eje E.2.2.: Mejora de la respuesta tecnológica de la empresa.

Responsable: Empresas transportistas.

Línea A.6.: Contribución a los aspectos sociales

- ❑ La Administración contribuye permanentemente en el desarrollo de aspectos sociales vinculados a asuntos laborales, materia en la que le corresponde la elaboración de una buena parte de la normativa en la materia, en el marco de la normativa comunitaria, y bajo fórmulas que potencien el consenso entre las partes implicadas, la empresarial y la sindical, que por su parte tienen una actividad muy significativa en el desarrollo de las relaciones laborales (Acuerdos Marco Estatales, Convenios Colectivos Provinciales y de empresa, etc.).
- ❑ Compete asimismo a la Administración el control del cumplimiento de esta normativa, a través de los necesarios mecanismos de inspección y sanción.
- ❑ Adicionalmente existen otros aspectos sociales, como son los relativos a los propios empresarios del sector, específicamente los de muy pequeña dimensión, que conjugan esa faceta empresarial con tareas operativas directas en la actividad, inclusive en materia de conducción, y que ya son objeto de una especial atención social de la Administración (abandono anticipado y primado de la actividad), que debe permanecer a lo largo de los próximos años por su indudable aportación a la modernización y competitividad de este sector de actividad.

**Línea estratégica A.6.:
Contribución a los aspectos
sociales**

**Eje de actuación A.6.1.: Adaptación de los aspectos
socio-laborales a las necesidades del sector**

Eje de actuación A.6.1.: Adaptación de los aspectos socio-laborales a las necesidades del sector

INTRODUCCIÓN:

- ❑ Tal y como se ha mencionado en apartados anteriores, la cambiante realidad del transporte por carretera requiere frecuentes ajustes de la normativa en diversas materias. En particular, el campo socio-laboral resulta de primer orden de importancia, pues se debe por un lado garantizar las condiciones socio-laborales establecidas por la ley y simultáneamente brindar una mayor flexibilidad a las empresas con pleno respeto a los planteamientos de la parte social.
- ❑ Dentro de los aspectos sociales que deben desarrollarse, hay que considerar el relevo generacional de los pequeños transportistas como uno de los asuntos prioritarios y en este sentido se deben promover y mantener aquellos programas que se encuentren orientados a lograr dicha renovación, y a la reestructuración del sector, específicamente a la jubilación de determinados transportistas mediante el abandono primado de la actividad por parte de transportistas autónomos de muy pequeño tamaño, antigüedad en el sector y edad.
- ❑ Por otro lado, se estima oportuno incorporar en la normativa laboral una regulación adecuada de determinadas actividades complementari as al mero transporte (entre las que destaca por su sensibilización en el sector las de carga y descarga), de tal manera que se disponga de una herramienta legal que establezca las responsabilidades en esta actividad, en especial, en el nuevo marco que configure la transposición en curso de la Directiva 2003/59.

OBJETIVOS:

- ❑ Mejorar las relaciones de consenso entre Administración y sector, adaptando los programas de apoyo de carácter social, así como la normativa sociolaboral a las necesidades del mercado, de las empresas y de los trabajadores del sector.

Responsable del eje de actuación: Ministerio de Fomento, Ministerio de Trabajo e Inmigración.

Interlocutores: Comité Nacional del Transporte por Carretera.

MEDIDAS DE ACTUACIÓN:

A.6.1.1. Mantenimiento de programas orientados a facilitar el abandono de la actividad por empresarios de edad avanzada

- ❑ Tras las previas consultas con los representantes del sector se determinarán las condiciones y requisitos exigibles para la concesión de ayudas orientadas al abandono de la actividad, así como la determinación de las cuantías de las ayudas en función de la clase de su autorización, antigüedad en el sector, edad y dimensión empresarial.
- ❑ A su vez, se deberá establecer un mecanismo que penalice al interesado que inicialmente haya accedido a la ayuda y luego renuncie a la misma, y que permita a los excluidos en una primera instancia, ser beneficiarios de la ayuda cuando hayan renunciado otros a los que se les haya otorgado.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.6.1.2. Coordinación de la Inspección laboral con la de transportes terrestres, en el marco del eje de actuación A.1.

- ❑ Como ya se ha comentado en la medida A.1.3.3 se intensificará la colaboración ya existente entre la Inspección del Transporte por Carretera del Ministerio de Fomento con la Inspección de Trabajo para identificar las fórmulas más adecuadas de interpretación del cumplimiento de la normativa laboral específica en el transporte por carretera.

Responsable: Ministerio de Trabajo e Inmigración.

A.6.1.3. Continuación de los trabajos tendentes a la implantación del tacógrafo digital y al desarrollo de todas las herramientas y utilidades que éste presenta para el control del cumplimiento de condiciones socio-laborales

- ❑ El tacógrafo digital es una herramienta útil en lucha contra la vulneración de la normativa en lo referente a tiempos de conducción y descanso en esta actividad, además de controlar el incumplimiento de la normativa citadas permite disponer de una información más completa sobre la realización de la actividad del transporte y agiliza el proceso de su obtención y posterior tratamiento.
- ❑ Por lo tanto el objetivo de este eje de actuación es supervisar la implantación efectiva del tacógrafo digital en la flota de transporte, de acuerdo con lo dispuesto en de la normativa al respecto, así como optimizar la obtención y explotación de la información disponible con el tacógrafo digital, en beneficio de una mayor transparencia e información en la actividad del sector y, por tanto, de una mejora competitiva del mismo en un contexto de conocimiento y transparencia del mismo.

Responsable: Ministerio de Fomento.

A.6.1.4. Promover la constitución de un canal estable de diálogo en materia socio-laboral entre los agentes sociales que participan en la actividad del transporte

- ❑ Promover la coordinación y el consenso entre los diferentes agentes sociales, a través de la constitución y desarrollo de un canal estable de diálogo en todas aquellas materias socio-laborales, que presenten especiales peculiaridades o incidencia en el sector del transporte de mercancías por carretera.

Responsable: Ministerio de Fomento.

6.2. Resumen de líneas estratégicas del ámbito de la Administración

6.2.1. Ejes de actuación por temas

6.2.2. Previsión de inversiones

6.2.1. Ejes de actuación por temas

ÁREA DE LA ADMINISTRACIÓN	Socio-laboral	Profesionalización	Seguridad	Infraestructuras	Intermodalidad	Sostenibilidad	Nuevas tecnologías	Gestión empresarial	Organización del mercado	Marco jurídico y normativo
SALVAGUARDA DE LAS CONDICIONES DE COMPETENCIA										
<i>Línea A.1.: Salvaguarda de las condiciones de competencia</i>										
Eje de actuación A.1.1.: Mantenimiento de condiciones cualitativas exigentes para acceder y operar en el mercado									✓	✓
Eje de actuación A.1.2.: Progresiva eliminación de discriminaciones y restricciones a la libre competencia de cuantos operan en el mercado									✓	✓
Eje de actuación A.1.3.: Intensificación de la inspección en términos cualitativos	✓	✓	✓						✓	✓
SEGURIDAD										
<i>Línea A.2.: Acciones para la mejora de la seguridad</i>										
Eje de actuación A.2.1.: Apoyo a la formación en materia de seguridad	✓	✓	✓						✓	✓
Eje de actuación A.2.2.: Planes de inspección			✓							✓
Eje de actuación A.2.3.: Instalación y puesta en funcionamiento de básculas de pesaje			✓	✓						
Eje de actuación A.2.4.: Áreas de descanso en las infraestructuras viarias			✓	✓						
MEDIO AMBIENTE										
<i>Línea A.3.: Acciones para la mejora del medio ambiente</i>										
Eje de actuación A.3.1.: Promoción de la renovación de flota y la eficiencia energética de los vehículos			✓			✓	✓	✓		✓
Eje de actuación A.3.2.: Apoyo a la formación en materia medioambiental y de ahorro energético	✓	✓	✓						✓	✓
Eje de actuación A.3.3.: Transporte intermodal				✓	✓	✓			✓	✓
Eje de actuación A.3.4.: Centros y estaciones de transporte de mercancías				✓	✓	✓				✓
APOYO A LA EFICIENCIA EMPRESARIAL										
<i>Línea A.4.: Apoyo a la eficacia del mercado</i>										
Eje de actuación A.4.1.: Mejora de las condiciones de transparencia en el mercado									✓	✓
Eje de actuación A.4.2.: Mantenimiento de los actuales observatorios y articulación de aquellos otros que resulten necesarios									✓	✓
Eje de actuación A.4.3.: Apoyo a las Sociedades de Garantía Recíproca y otras ayudas a la financiación									✓	✓
Eje de actuación A.4.4.: Eliminación de barreras artificiales en el régimen de acceso y operación en el mercado									✓	✓
Eje de actuación A.4.5.: Apoyo a la internacionalización de las empresas									✓	✓
PROMOCIÓN DE LA CALIDAD EMPRESARIAL										
<i>Línea A.5.: Promoción de la calidad empresarial</i>										
Eje de actuación A.5.1.: Apoyo a la formación	✓	✓	✓						✓	✓
Eje de actuación A.5.2.: Promoción de las certificaciones y acreditaciones de calidad									✓	✓
Eje de actuación A.5.3.: Promoción de códigos, catálogos y acuerdos de buenas prácticas empresariales	✓								✓	✓
Eje de actuación A.5.4.: Apoyo a la implantación de nuevas tecnologías							✓	✓	✓	
ASPECTOS SOCIALES										
<i>Línea A.6.: Contribución a los aspectos sociales</i>										
Eje de actuación A.6.1.: Adaptación de los aspectos socio-laborales a las necesidades del sector	✓								✓	✓

6.2.2. Previsión de inversiones

- ❑ Los datos de inversión no pueden ser exactos, puesto que se está haciendo una previsión a priori, en todo caso están referidos a los cinco años de vigencia del Plan (2009-2013).

1. Líneas de ayuda:

1.1. Abandono de la actividad por personas de edad avanzada: **303.300.000 €.**

1.2. Formación: **39.000.000 €.**

1.3. Apoyo a las sociedades de garantía recíproca: **4.500.000 €.**

2. **Dotación para la creación y funcionamiento de la fundación pública «Transporte y Formación»: 9.000.000 €.**

3. **Estudios, puesta en marcha y mantenimiento de observatorios y otras herramientas** destinadas a surtir de información a las empresas del sector: **10.000.000 €.**

4. **Apoyo al Comité Nacional del Transporte por Carretera: 600.000 €.**

5. **Equipamientos y otros apoyos para la inspección y las Fuerzas de vigilancia en carretera** destinados a potenciar la inspección cualitativa: **10.000.000 €.**

6. **Difusión del Plan y de las buenas prácticas sectoriales: 300.000 €.**

7. **Otros trabajos asociados al Plan de distinta calificación: 1.200.000 €.**

TOTAL INVERSIÓN PREVISTA DURANTE LOS CINCO AÑOS DEL PLAN: 377.900.000 €.

- ❑ Conviene resaltar que en esos datos **únicamente se incluye el presupuesto con que la Dirección General de Transportes por Carretera prevé contar para el PETRA II.**
- ❑ A ello se **debería añadir el resto de los presupuestos que el Ministerio de Fomento destine a los programas de carreteras** y, en la medida que corresponda, al Plan Sectorial de Transporte Intermodal.
- ❑ Asimismo, habrán de tenerse en cuenta los **fondos que las Comunidades Autónomas y otras Administraciones** destinen a fines coincidentes con el Plan y las aportaciones que, en su caso realicen **las asociaciones profesionales de transportistas, organizaciones sindicales y otras entidades** con o sin ánimo de lucro al logro de los fines perseguidos por el Plan.
- ❑ Especialmente, deberían tenerse en cuenta **los fondos que se destinen a formación del transporte por parte del Subsistema de Formación Profesional para el Empleo, las Comunidades Autónomas y las propias asociaciones empresariales de transportistas y organizaciones sindicales.**

