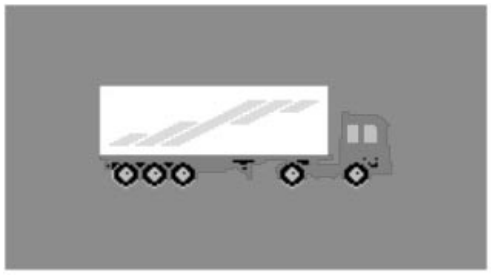
MINISTERIO DE FOMENTO

Subsecretaría

Dirección General de Transportes por Carretera

OBSERVATORIO DE MERCADO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



Mayo 2001

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 5

2. INDICADORES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA 7

3. OBSERVATORIO DE COSTES 11

3.1. Introducción 11

3.2. Costes Directos del Transporte de Mercancías por Carretera 12

3.2.1. Vehículo articulado de carga general 13

3.2.2. Vehículo de 3 ejes de carga general 14

3.2.3. Vehículo de 2 ejes de carga general 15

3.2.4. Vehículo frigorífico articulado 16

3.2.5. Vehículo frigorífico de 2 ejes 17

3.2.6. Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (químicos) 18

3.2.7. Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (gases) 19

3.2.8. Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación 20

3.2.9. Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos 21

3.2.10. Portavehículos (tren de carretera) 22

3.2.11. Tren de carretera 23

3.2.12. Vehículo articulado portacontenedores 24

3.2.13. Volquete articulado de graneles 25

3.2.14. Volquete articulado de obra 26

3.2.15. Furgoneta 27

3.3. Criterios de eficiencia mediante los que la empresa podría mejorar sus costes 28

3.4. Indicadores para la actualización de la estructura de costes tipo 29

4. OFERTA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA 31

4.1. Autorizaciones de transporte de mercancías 31

4.1.1. Evolución de las autorizaciones de servicio público 31

4.1.2. Evolución de las autorizaciones internacionales de mercancías 35

4.2. Estructura empresarial 36

4.2.1. Media de autorizaciones por empresa 36

4.2.2. Distribución de empresas según el número de autorizaciones de servicio público de mercancías 37

4.2.3. Evolución de la distribución de empresas según el número de autorizaciones MDP nacional 38

4.3. Edad media de los vehículos 40

4.4. Evolución de la oferta 41

5. DEMANDA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA 43

5.1. Características de la demanda 43

5.2. Kilómetros recorridos anualmente por los vehículos pesados 44

5.3. Evolución de la demanda 45

5.4. Índice de actividad de los vehículos pesados 46

5.5. Correlación de la demanda con magnitudes macroeconómicas 47

6. ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE LAS AUTORIZACIONES DE VEHÍCULOS PESADOS DE SERVICIO PÚBLICO DESDE LA ENTRADA EN VIGOR DE LA O.M. DE 24 DE AGOSTO DE 1999 49

1. INTRODUCCIÓN

La publicación que ahora se presenta, el "Observatorio de mercado del transporte de mercancías por carretera" pretende dar respuesta a los requerimientos de información efectuados a la Dirección General de Transportes por Carretera desde diferentes colectivos vinculados, en mayor o menor medida, con la actividad del transporte.

Este "observatorio" tiene como principal objetivo el análisis periódico de la evolución que experimenta el mercado del transporte de mercancías por carretera tanto desde la perspectiva de la oferta como desde la de la demanda, así como en lo relativo a los costes de la actividad. Con ello se persigue introducir mayor transparencia en dicho mercado y facilitar a las empresas una información precisa, en muchos casos, para la toma de decisiones empresariales.

El "Observatorio de Mercado del Transporte de Mercancías por Carretera" se estructura en tres bloques principales: oferta, demanda y costes del transporte. Los dos primeros se han elaborado en la Dirección General partiendo de los estudios realizados por diferentes instituciones, sobre todo el propio Ministerio de Fomento y, de manera especial, de la explotación de los datos contenidos en el Registro General de Transportistas y de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte por Carretera.

Por el contrario, el contenido relativo a los costes de la actividad es el fruto del trabajo que se ha venido realizando desde los primeros meses del año 2000 por un grupo de trabajo en el que, bajo el patrocinio de la Dirección General, las asociaciones integradas en el Comité Nacional del Transporte por Carretera junto con las representativas de los cargadores (AECOC, AEUTRANSMER y TRANSPRIME) han debatido en profundidad cada uno de los aspectos que se contienen en las estructuras de costes que se publican. Este grupo de trabajo, nacido en momentos de conflicto, se ha constituido en un foro de diálogo abierto y constructivo entre transportistas, intermediarios y usuarios del transporte público, y constituye un claro ejemplo del camino por el que han de discurrir en el futuro las relaciones entre los agentes involucrados en la actividad del transporte de mercancías por carretera.

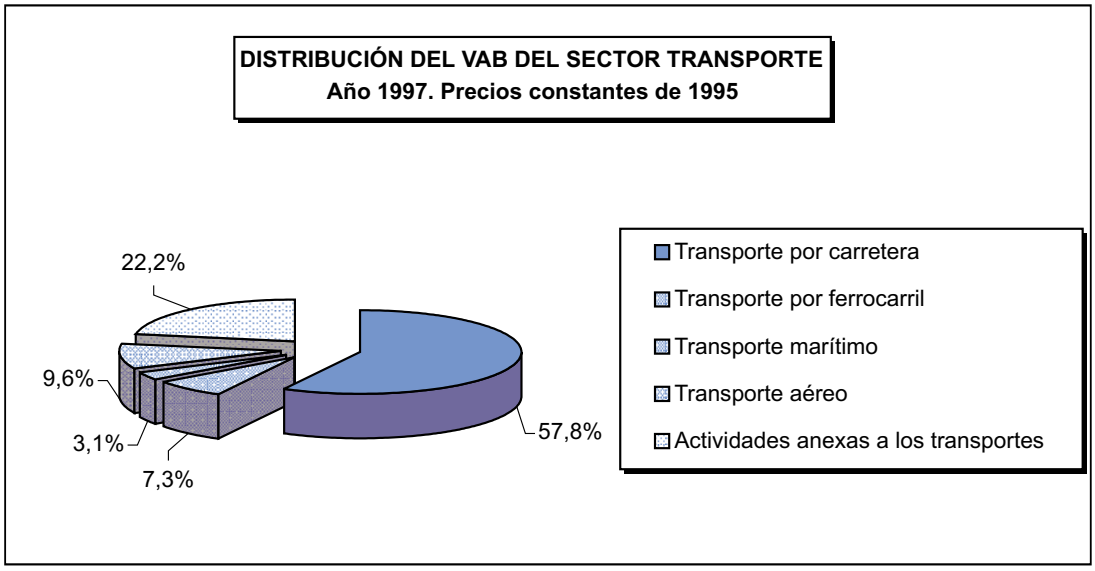
El "Observatorio" incluye las estructuras de costes de quince vehículos definidos por sus características técnicas, pero también por el tipo de actividad a la que están dedicados. Su finalidad es servir de orientación a las empresas relacionadas con el transporte de mercancías por carretera, proporcionando elementos de juicio fiables a partir de los cuales las partes contratantes puedan acordar libremente el precio que estimen más conveniente con la certeza de estarlo haciendo sobre bases razonablemente contrastadas. Como complemento de esta información y con idéntica finalidad, en breve se pondrá en funcionamiento, a través de la hoja web del Ministerio de Fomento, el programa de simulación de costes que está siendo elaborado por la Dirección General de Transportes por Carretera.

Se pretende que el "Observatorio de Mercado" se publique semestralmente, si bien su contenido podrá ser complementado con aquella otra información que contribuya a su consolidación como una herramienta útil tanto para las empresas transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, como para las empresas cargadoras y, en general, para todos aquellos que de alguna manera estén relacionados con este sector.

Juan Miguel Sánchez García
Director General de Transportes por Carretera

2. INDICADORES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

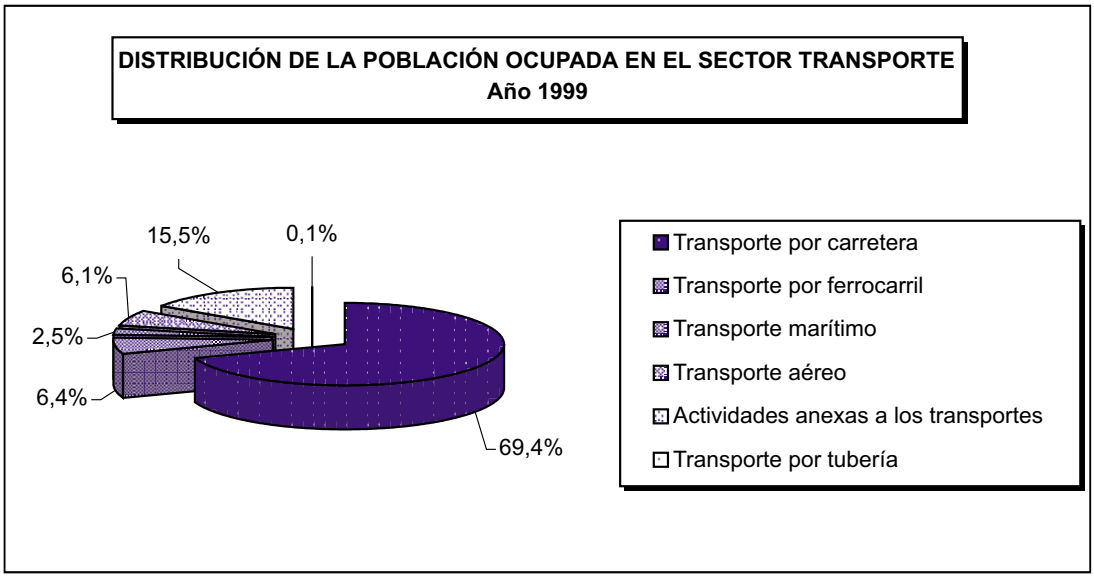
Según los últimos datos de la Contabilidad Nacional de España, en 1997 el sector del "transporte" aportó el 5,7 % del VAB_{pm} nacional (a precios constantes de 1995). La aportación más importante dentro del sector corresponde al "transporte por carretera", con un 57,8 %, y la siguiente a las actividades anexas a los transportes que, de acuerdo con los datos que más abajo se citan, están relacionados, en gran parte, con el transporte por carretera.



Fuente: INE (Contabilidad Nacional de Espaæa)

Según los datos de la "Encuesta Económica de Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera de 1993" del INE, la participación del "transporte público de mercancías por carretera" en el VAB del "transporte por carretera" se estima, a precios corrientes, en un 78,7 % en el año 1993.

Según la Encuesta de Población Activa, en 1999 el sector del "transporte" daba ocupación a 613.400 personas lo que representa el 4,4 % de la población ocupada nacional. El transporte por carretera da ocupación a 425.600 personas, es decir, representa el 69,4 % de los ocupados del sector "transporte". De los estudios realizados por la Dirección General de Transportes por Carretera se desprende que el "transporte público de mercancías por carretera" aporta el 65,4 % de los ocupados del "transporte por carretera".



Fuente: INE (Encuesta de Poblaci n Activa).

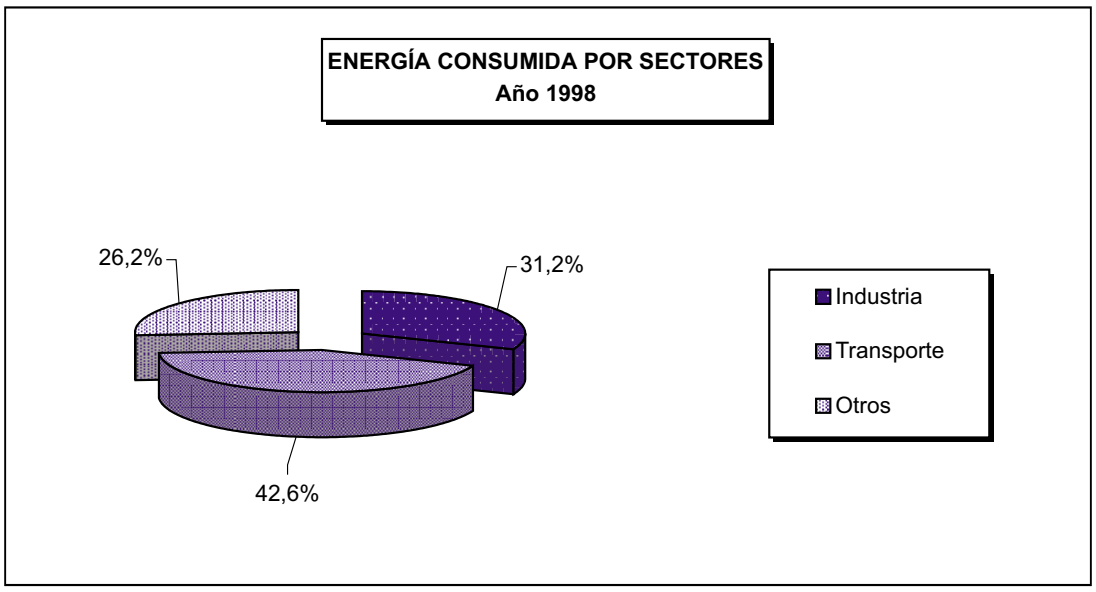
Según datos de estudios realizados en 1998 para la Dirección General de Transportes por Carretera, la población ocupada en la "actividad del transporte por carretera" ascendió a 783.058 personas, en esta cifra está incluido el transporte público (sector transporte por carretera), transporte privado, actividades anexas al transporte por carretera y el empleo indirecto.

POBLACIÓN OCUPADA EN LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE POR CARRETERA (1998)

	MERCANCÍAS	VIAJEROS	TOTAL
EMPLEO DIRECTO E INDIRECTO	**595.474**	**187.584**	**783.058**
EMPLEO DIRECTO	**486.386**	**166.549**	**652.935**
TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA	**278.355**	**154.258**	**432.613**
Transporte de mercancías	278.355		278.355
Transporte de viajeros en autobús		54.518	54.518
OTROS (Taxis, transporte urbano y transporte sanitario)		99.740	99.740
TRANSPORTE PRIVADO POR CARRETERA	**196.299**	**679**	**196.978**
Transporte de mercancías	196.299		196.299
Transporte de viajeros en autobús		679	679
ACTIVIDADES ANEXAS AL TRANSPORTE POR CARRETERA	**11.732**	**11.612**	**23.344**
EMPLEO INDIRECTO	**109.088**	**21.035**	**130.123**

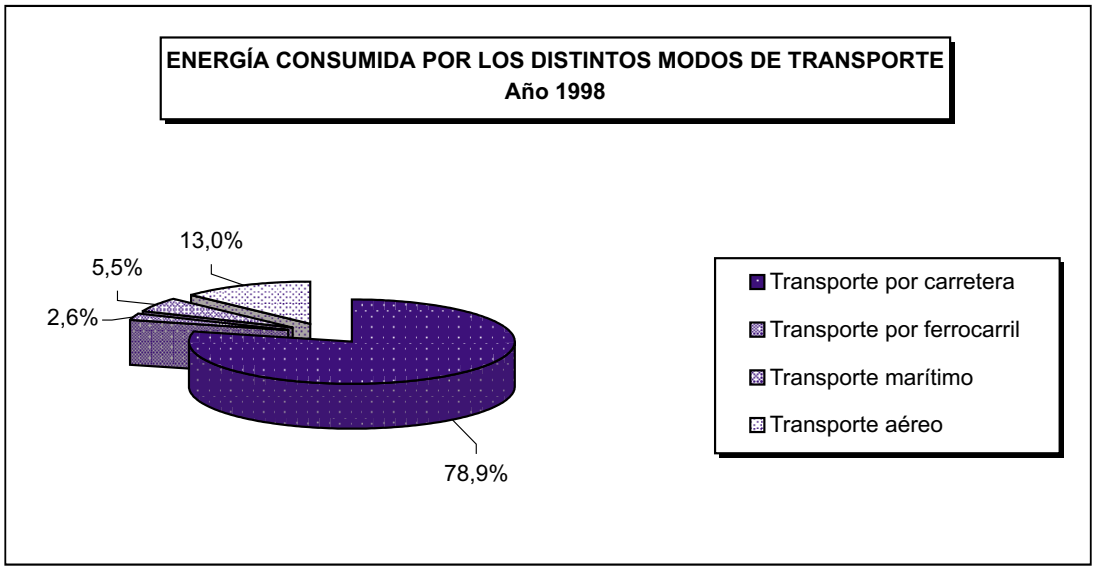
Fuente: Direcci n General de Transportes por Carretera.

El consumo energético del sector "transporte", según datos del IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, Ministerio de Ciencia y Tecnología) representó el 42,6 % del total nacional en 1998.



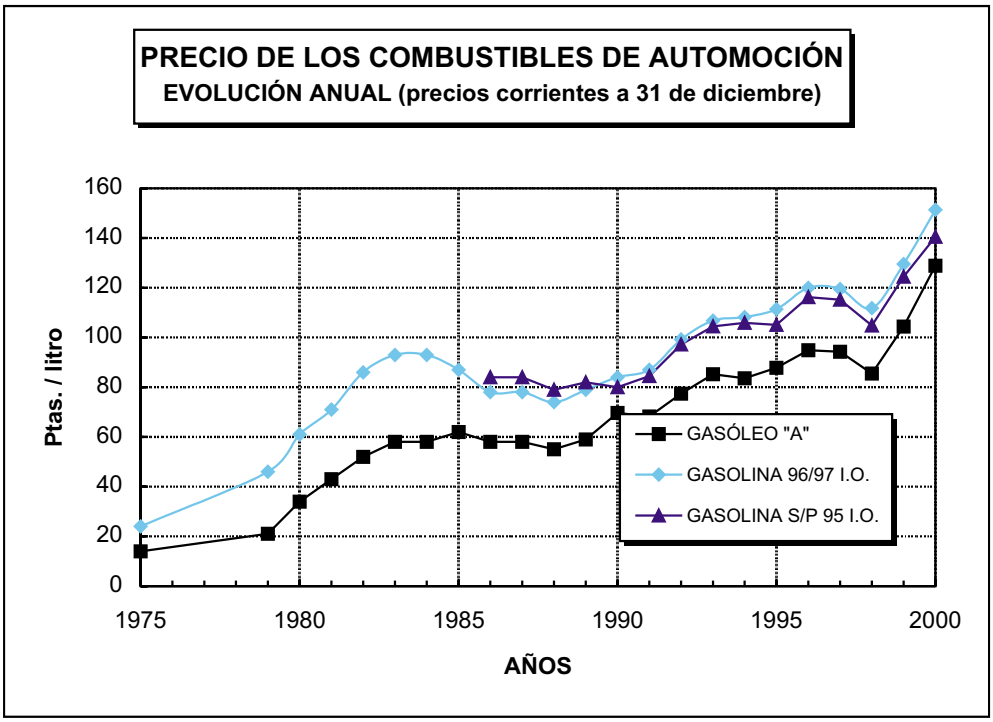
Fuente: IDAE (Ministerio de Ciencia y Tecnolog a)

Por lo que respecta al consumo entre modos de transporte, el sector del transporte por carretera consume, incluido el transporte personal, el 78,9 % del total de energía consumida en España en la actividad de transporte. Más del 45 % de los consumos totales de energía del transporte por carretera son atribuibles al uso que las familias hacen del vehículo privado.



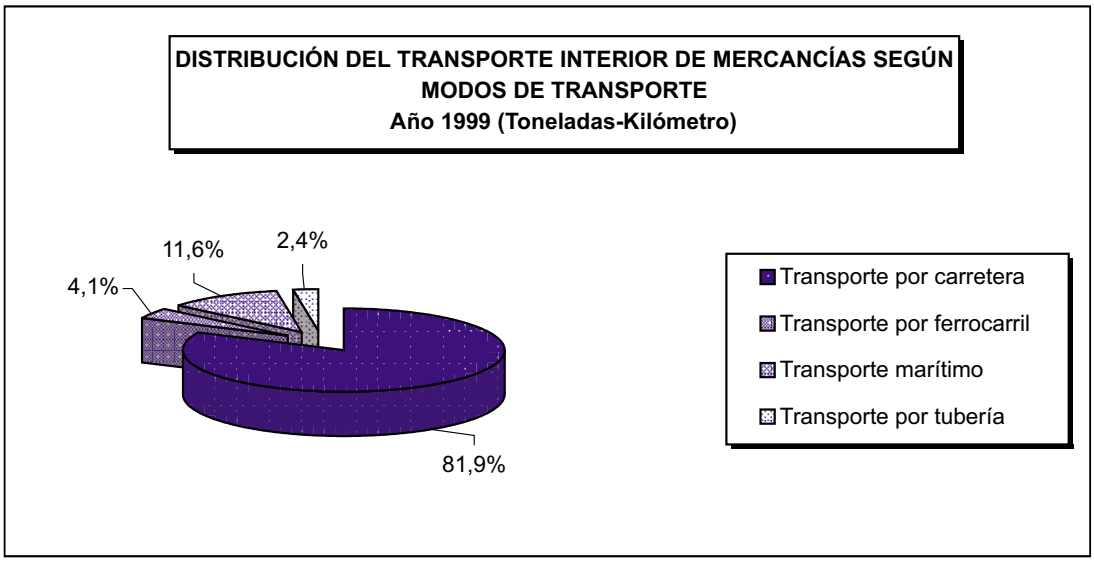
Fuente: IDAE (Ministerio de Ciencia y Tecnolog a)

El precio de los carburantes de automoción ha sufrido un fuerte incremento durante los años 1999 y 2000, motivado a la fuerte subida del precio del petróleo y a la revalorización del dólar frente al Euro. No obstante, a partir de diciembre de 2000 el precio ha ido disminuyendo.



Fuente: CAMPSA, INH y MINECO

En cuanto al reparto modal del transporte interior de mercancías, el transporte de mercancías por carretera transportó el 81,9 % de las toneladas-kilómetro de 1999.



Fuente: Ministerio de Fomento

3. OBSERVATORIO DE COSTES

3.1. Introducción

El Observatorio de Costes nació, como fruto de las reuniones mantenidas al efecto entre el Comité Nacional del Transporte por Carretera y las principales asociaciones representativas de empresas cargadoras (AECOC, AEUTRANSMER Y TRANSPRIME), bajo el padrinazgo de la Dirección General de Transportes por Carretera, con el objetivo de servir de orientación a los distintos agentes que intervienen en la contratación de los servicios de transporte de mercancías por carretera (transportistas, cargadores y operadores de transporte), en la determinación de las condiciones económicas de los contratos y convenios que suscriban dentro del normal desarrollo de sus respectivas actividades.

En un mercado, como es el del transporte de mercancías por carretera, de grandes dimensiones, con un elevadísimo volumen de transacciones anuales y en constante estado de evolución, pero caracterizado por una acusada atomización de la oferta y la demanda y, consecuentemente, falto del nivel de transparencia que sería deseable, este Observatorio de Costes pretende constituirse en punto de referencia para todas aquellas empresas que, ya sea por su reducido tamaño o por su insuficiente posicionamiento estratégico, encuentran dificultades para establecer los criterios de gestión a seguir para asegurarse una adecuada política comercial.

No debe, pues, buscarse en el Observatorio la determinación directa del precio de un determinado transporte, puesto que dicha determinación sería el objetivo propio de una tarifa, cosa que este Observatorio no es. Su finalidad es proporcionar elementos de juicio fiables a partir de los cuales las partes contratantes puedan acordar libremente el precio que estimen más conveniente con la certeza de estarlo haciendo sobre bases razonablemente contrastadas.

Tres han sido los criterios tenidos en cuenta al elaborar el presente Observatorio de Costes, como requisitos imprescindibles para su eficacia: credibilidad, veracidad y coherencia.

Los dos primeros criterios van ineludiblemente unidos. Sólo si los datos del Observatorio responden verdaderamente a los costes reales de una empresa de transporte podrá aquél alcanzar la credibilidad suficiente como para que las empresas que operan en el mercado le otorguen su confianza en la elaboración de sus respectivas estrategias comerciales.

Para garantizar el logro de estos dos objetivos, se ha partido de una estructura de costes consensuada entre los equipos técnicos del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las asociaciones de empresas cargadoras más arriba señaladas, sobre la base de un minucioso estudio de los costes reales que genera la explotación de un vehículo de transporte por carretera, sin que en ningún caso se haya dado cabida a valoraciones subjetivas de uno u otro de los sectores a quienes el Observatorio va destinado.

Contiene, así, el Observatorio un análisis de los costes medios que la explotación de un vehículo genera a una empresa de transporte de mercancías tipo, entendiendo como tal aquélla que se atiene a unos criterios mínimos de gestión suficientemente adecuados como para permitirle mantener una situación equilibrada en sus relaciones mercantiles.

Dada la dificultad de cuantificar los costes indirectos que puede soportar una empresa transportista, los cuales no guardan una relación directa con el volumen del transporte realizado por ésta, los costes medios tenidos en cuenta son únicamente los directos, debiendo añadírseles los indirectos de gestión, comercialización, etc., que, en su caso, soporte la empresa transportista de que se trate en cada caso concreto.

El tercer elemento tenido en cuenta al elaborar el Observatorio de Costes, la coherencia, aconseja que la información que con él se pretende transmitir resulte fácilmente accesible para sus destinatarios y lo más completa posible.

Desde esa óptica se ha pretendido, primero, que la presentación de los datos resulte directamente comprensible, aún para quién no tenga preparación financiera o contable previa; segundo, que el destinatario tenga información acerca de los puntos de partida utilizados para la elaboración de la estructura de costes tipo, para lo cual se incluyen las hipótesis de partida, y, tercero, que el destinatario del Observatorio encuentre unas indicaciones mínimas acerca de cómo podría modificar determinados aspectos de su gestión para obtener una mayor eficiencia productiva y de costes, o, lo que es lo mismo, un mejor posicionamiento en el mercado.

En relación con el último de los aspectos señalados, se incluye un apartado en el que se analiza la posibilidad de reducir los costes incluidos en diversas partidas de la estructura tipo, ya sea mediante la introducción de prácticas de gestión más eficaces que permitan incrementar el poder de negociación de la empresa con sus proveedores o un mejor aprovechamiento de los medios que utiliza, ya sea a través de la aportación externa del cargador que posibilite dicha reducción de costes mediante las ventajas obtenidas a través de un adecuado proceso de organización y planificación y/o a través del aseguramiento de un nivel de contratación alto y sostenido en el tiempo.

Por último, y a fin de completar la transparencia del Observatorio, se incluye un apartado en el que se señalan los indicadores objetivos que serán tenidos en cuenta en el futuro para la actualización automática de la estructura de costes inicialmente establecida, la cual tendrá lugar semestralmente.

3.2. Costes Directos del Transporte de Mercancías por Carretera

En este apartado se presentan los costes directos, actualizados a 31 de octubre de 2000, de los tipos de vehículos estudiados en el Observatorio de Costes.

Para cada tipo de vehículo se presenta la estructura de costes directos anuales y las características técnicas y de explotación.

3.2.1. *Vehículo articulado de carga general*

VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL

Costes Directos a 31 de octubre de 2000

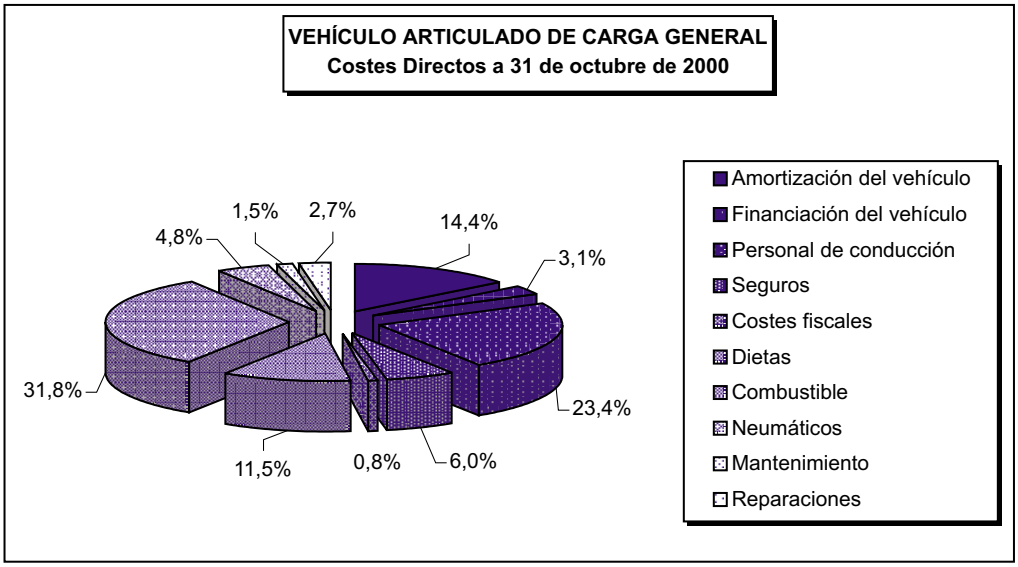
	COSTES DIRECTOS ANUALES		
	Pesetas	Euros	Distribución (%)
Costes directos	14.868.502	89.361,50	100,0
Costes por tiempo	8.802.777	52.905,76	59,2
Amortización del vehículo	2.136.273	12.839,26	14,4
Financiación del vehículo	459.173	2.759,69	3,1
Personal de conducción	3.478.023	20.903,34	23,4
Seguros	898.429	5.399,67	6,0
Costes fiscales	119.479	718,08	0,8
Dietas	1.711.400	10.285,72	11,5
Costes kilométricos	6.065.725	36.455,74	40,8
Combustible	4.723.552	28.389,12	31,8
Neumáticos	721.013	4.333,38	4,8
Mantenimiento	223.960	1.346,03	1,5
Reparaciones	397.200	2.387,22	2,7
kilometraje anual (km / año)	120.000	120.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	102.000	102.000	
Costes Directos (ptas / km recorrido)	**123,9**	**0,745**	
Costes Directos (ptas / km cargado)	**145,8**	**0,876**	

Características técnicas:

Vehículo articulado de carga general
Potencia: 420 CV
Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
Carga útil: 25.000 kg
Número de ejes: 5
Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 120.000 km
Recorrido anual en carga: 85 %
Consumo medio: 38,5 litros / 100 km



3.2.2. Vehículo de 3 ejes de carga general

VEHÍCULO DE 3 EJES DE CARGA GENERAL

Costes Directos a 31 de octubre de 2000

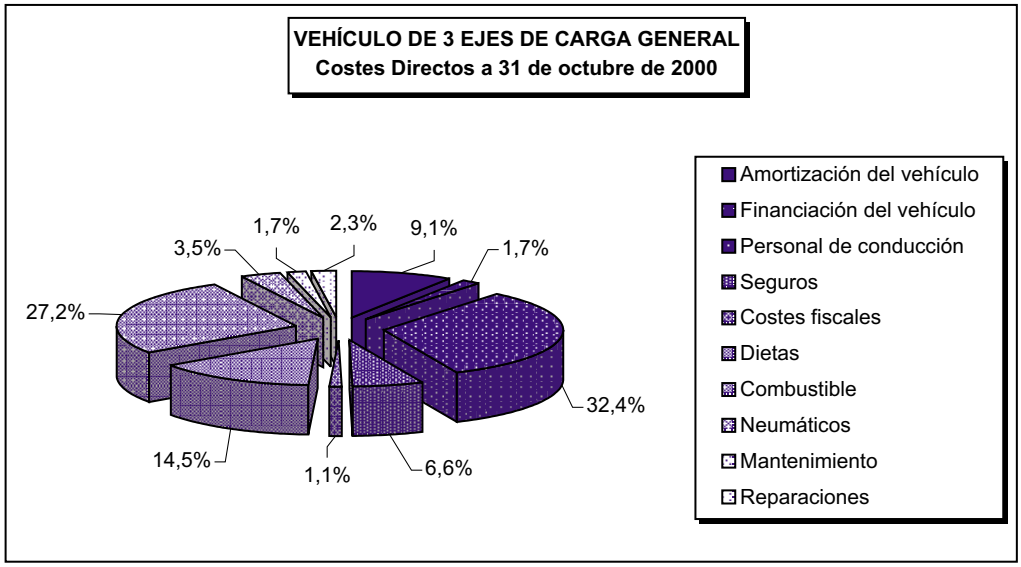
	COSTES DIRECTOS ANUALES		
	Pesetas	Euros	Distribución (%)
Costes directos	10.729.316	64.484,49	100,0
Costes por tiempo	7.014.502	42.158,01	65,4
Amortización del vehículo	973.924	5.853,40	9,1
Financiación del vehículo	186.928	1.123,46	1,7
Personal de conducción	3.478.023	20.903,34	32,4
Seguros	704.550	4.234,43	6,6
Costes fiscales	114.677	689,22	1,1
Dietas	1.556.400	9.354,15	14,5
Costes kilométricos	3.714.814	22.326,48	34,6
Combustible	2.913.879	17.512,77	27,2
Neumáticos	380.535	2.287,06	3,5
Mantenimiento	178.150	1.070,70	1,7
Reparaciones	242.250	1.455,95	2,3
kilometraje anual (km / año)	95.000	95.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	80.750	80.750	
Costes Directos (ptas / km recorrido)	**112,9**	**0,679**	
Costes Directos (ptas / km cargado)	**132,9**	**0,799**	

Características técnicas:

Vehículo de 3 ejes de carga general
Potencia: 325 CV
Masa Máxima Autorizada: 26.000 kg
Carga útil: 16.000 kg
Número de ejes: 3
Número de neumáticos: 8

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 95.000 km
Recorrido anual en carga: 85 %
Consumo medio: 30,0 litros / 100 km



3.2.3. *Vehículo de 2 ejes de carga general*

VEHÍCULO DE 2 EJES DE CARGA GENERAL

Costes Directos a 31 de octubre de 2000

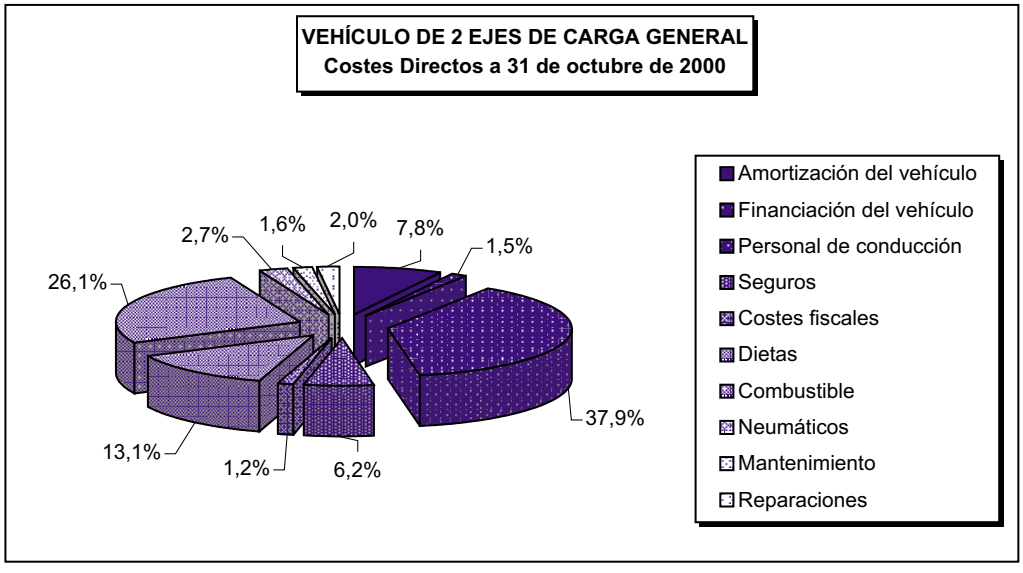
	COSTES DIRECTOS ANUALES		
	Pesetas	Euros	Distribución (%)
Costes directos	9.174.851	55.141,97	100,0
Costes por tiempo	6.212.941	37.340,53	67,7
Amortización del vehículo	711.939	4.278,84	7,8
Financiación del vehículo	136.831	822,37	1,5
Personal de conducción	3.478.023	20.903,34	37,9
Seguros	570.150	3.426,67	6,2
Costes fiscales	114.677	689,22	1,2
Dietas	1.201.321	7.220,08	13,1
Costes kilométricos	2.961.910	17.801,44	32,3
Combustible	2.392.448	14.378,90	26,1
Neumáticos	243.342	1.462,51	2,7
Mantenimiento	142.520	856,56	1,6
Reparaciones	183.600	1.103,46	2,0
kilometraje anual (km / año)	90.000	90.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	76.500	76.500	
Costes Directos (ptas / km recorrido)	**101,9**	**0,613**	
Costes Directos (ptas / km cargado)	**119,9**	**0,721**	

Características técnicas:

Vehículo de 2 ejes de carga general
Potencia: 250 CV
Masa Máxima Autorizada: 18.000 kg
Carga útil: 9.500 kg
Número de ejes: 2
Número de neumáticos: 6

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 90.000 km
Recorrido anual en carga: 85 %
Consumo medio: 26,0 litros / 100 km



3.2.4. Vehículo frigorífico articulado

VEHÍCULO FRIGORÍFICO ARTICULADO

Costes Directos a 31 de octubre de 2000

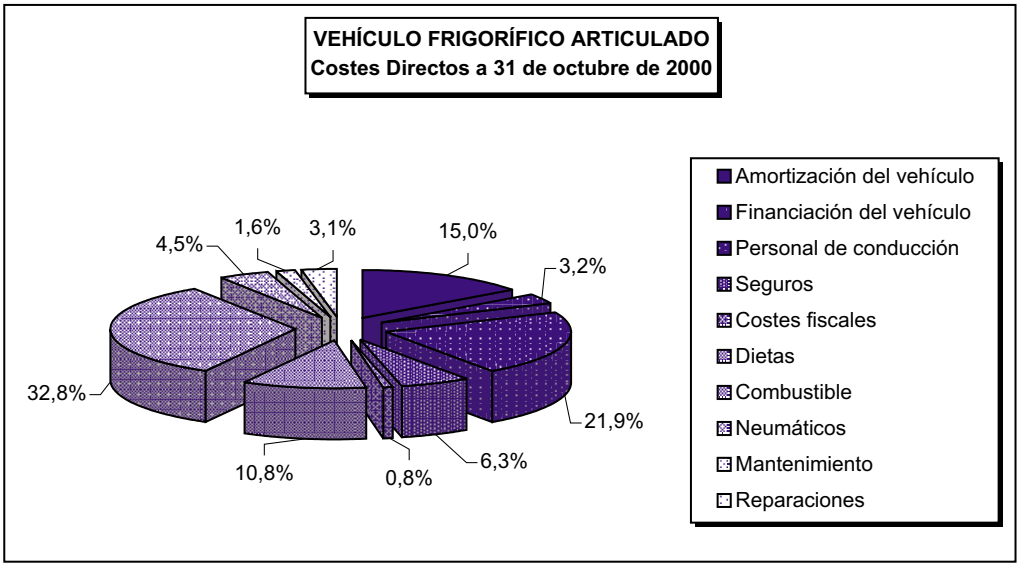
	COSTES DIRECTOS ANUALES		
	Pesetas	Euros	Distribución (%)
Costes directos	15.874.371	95.406,89	100,0
Costes por tiempo	9.208.458	55.343,95	58,0
Amortización del vehículo	2.387.671	14.350,19	15,0
Financiación del vehículo	507.982	3.053,03	3,2
Personal de conducción	3.478.023	20.903,34	21,9
Seguros	1.000.804	6.014,95	6,3
Costes fiscales	122.578	736,71	0,8
Dietas	1.711.400	10.285,72	10,8
Costes kilométricos	6.665.913	40.062,94	42,0
Combustible	5.202.000	31.264,65	32,8
Neumáticos	721.013	4.333,38	4,5
Mantenimiento	254.500	1.529,58	1,6
Reparaciones	488.400	2.935,34	3,1
kilometraje anual (km / año)	120.000	120.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	102.000	102.000	
Costes Directos (ptas / km recorrido)	**132,3**	**0,795**	
Costes Directos (ptas / km cargado)	**155,6**	**0,935**	

Características técnicas:

Vehículo frigorífico articulado
Potencia: 420 CV
Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
Carga útil: 24.000 kg
Número de ejes: 5
Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 120.000 km
Recorrido anual en carga: 85 %
Consumo medio: 38,5 litros / 100 km
Consumo del equipo de frío: 4,0 litros / hora
Funcionamiento del equipo de frío: 2.000 horas



3.2.5. *Vehículo frigorífico de 2 ejes*

VEHÍCULO FRIGORÍFICO DE 2 EJES

Costes Directos a 31 de octubre de 2000

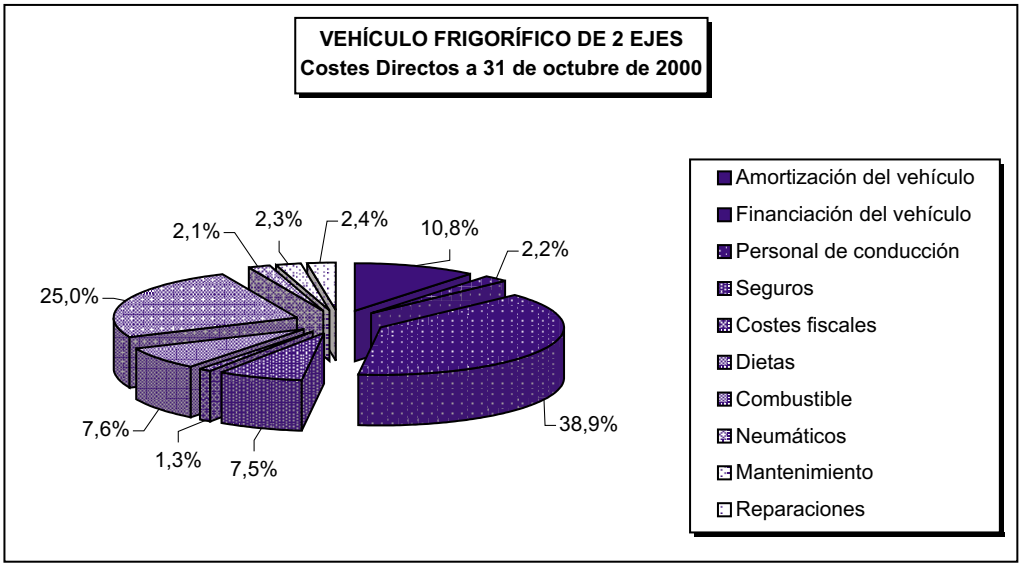
	COSTES DIRECTOS ANUALES		
	Pesetas	Euros	Distribución (%)
Costes directos	8.943.813	53.753,40	100,0
Costes por tiempo	6.102.947	36.679,45	68,2
Amortización del vehículo	961.743	5.780,19	10,8
Financiación del vehículo	194.405	1.168,40	2,2
Personal de conducción	3.478.023	20.903,34	38,9
Seguros	675.150	4.057,73	7,5
Costes fiscales	117.776	707,85	1,3
Dietas	675.850	4.061,94	7,6
Costes kilométricos	2.840.866	17.073,95	31,8
Combustible	2.234.500	13.429,62	25,0
Neumáticos	189.266	1.137,51	2,1
Mantenimiento	203.600	1.223,66	2,3
Reparaciones	213.500	1.283,16	2,4
kilometraje anual (km / año)	70.000	70.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	52.500	52.500	
Costes Directos (ptas / km recorrido)	**127,8**	**0,768**	
Costes Directos (ptas / km cargado)	**170,4**	**1,024**	

Características técnicas:

Vehículo frigorífico de 2 ejes
Potencia: 250 CV
Masa Máxima Autorizada: 18.000 kg
Carga útil: 9.000 kg
Número de ejes: 2
Número de neumáticos: 6

Características de explotación:

Distribución
Kilómetros recorridos anualmente: 70.000 km
Recorrido anual en carga: 75 %
Consumo medio: 26,0 litros / 100 km
Consumo del equipo de frío: 2,5 litros / hora
Funcionamiento del equipo de frío: 2.000 horas



3.2.6. Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (químicos)

VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (químicos)

Costes Directos a 31 de octubre de 2000

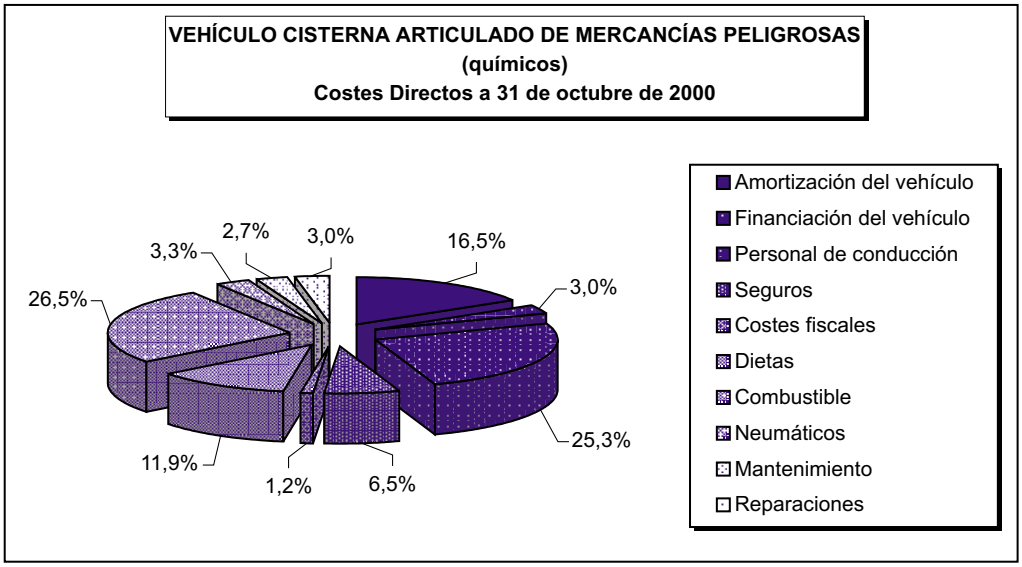
	COSTES DIRECTOS ANUALES		
	Pesetas	Euros	Distribución (%)
Costes directos	15.098.718	90.745,12	100,0
Costes por tiempo	9.741.370	58.546,81	64,5
Amortización del vehículo	2.489.811	14.964,07	16,5
Financiación del vehículo	458.606	2.756,28	3,0
Personal de conducción	3.822.100	22.971,28	25,3
Seguros	987.154	5.932,92	6,5
Costes fiscales	181.459	1.090,59	1,2
Dietas	1.802.240	10.831,68	11,9
Costes kilométricos	5.357.348	32.198,31	35,5
Combustible	3.997.552	24.025,77	26,5
Neumáticos	491.896	2.956,35	3,3
Mantenimiento	409.200	2.459,34	2,7
Reparaciones	458.700	2.756,84	3,0
kilometraje anual (km / año)	110.000	110.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	77.000	77.000	
Costes Directos (ptas / km recorrido)	**137,3**	**0,825**	
Costes Directos (ptas / km cargado)	**196,1**	**1,179**	

Características técnicas:

Vehículo cisterna articulado (químicos)
Potencia: 400 CV
Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
Carga útil:
Número de ejes: 5
Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 110.000 km
Recorrido anual en carga: 70 %
Consumo medio: 36,0 litros / 100 km



3.2.7. *Vehículo cisterna articulado de mercancías peligrosas (gases)*

VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS (gases)

Costes Directos a 31 de octubre de 2000

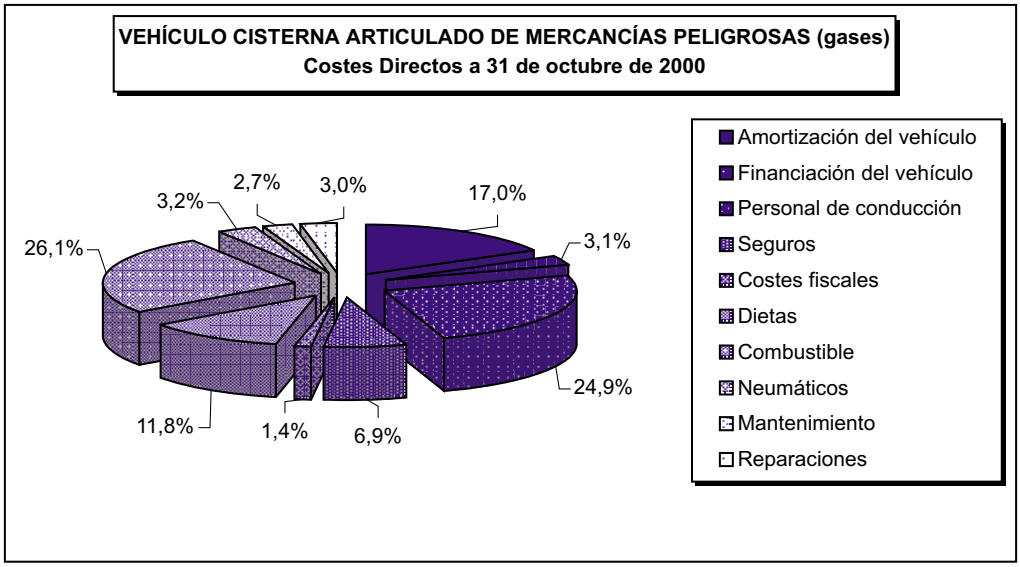
	COSTES DIRECTOS ANUALES		
	Pesetas	Euros	Distribución (%)
Costes directos	15.331.526	92.144,33	100,0
Costes por tiempo	9.974.178	59.946,02	65,1
Amortización del vehículo	2.608.031	15.674,58	17,0
Financiación del vehículo	479.119	2.879,56	3,1
Personal de conducción	3.822.100	22.971,28	24,9
Seguros	1.055.404	6.343,11	6,9
Costes fiscales	207.284	1.245,80	1,4
Dietas	1.802.240	10.831,68	11,8
Costes kilométricos	5.357.348	32.198,31	34,9
Combustible	3.997.552	24.025,77	26,1
Neumáticos	491.896	2.956,35	3,2
Mantenimiento	409.200	2.459,34	2,7
Reparaciones	458.700	2.756,84	3,0
kilometraje anual (km / año)	110.000	110.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	55.000	55.000	
Costes Directos (ptas / km recorrido)	**139,4**	**0,838**	
Costes Directos (ptas / km cargado)	**278,8**	**1,675**	

Características técnicas:

Vehículo cisterna articulado (gases)
Potencia: 400 CV
Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
Carga útil:
Número de ejes: 5
Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 110.000 km
Recorrido anual en carga: 50 %
Consumo medio: 36,0 litros / 100 km



3.2.8. Vehículo cisterna articulado de productos de alimentación

VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO DE PRODUCTOS DE ALIMENTACIÓN

Costes Directos a 31 de octubre de 2000

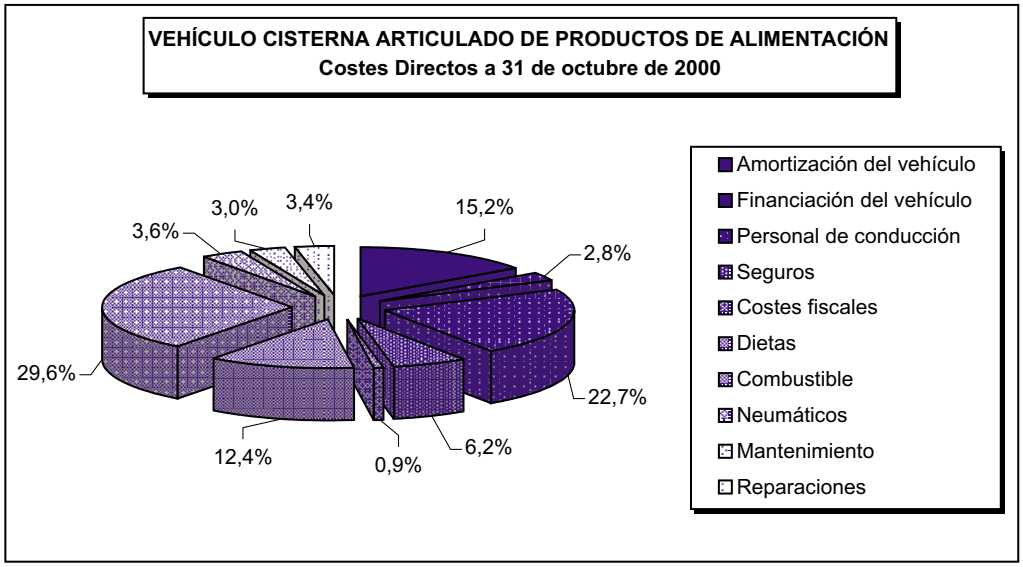
	COSTES DIRECTOS ANUALES		
	Pesetas	Euros	Distribución (%)
Costes directos	15.324.985	92.105,01	100,0
Costes por tiempo	9.237.089	55.516,02	60,3
Amortización del vehículo	2.325.331	13.975,52	15,2
Financiación del vehículo	429.887	2.583,67	2,8
Personal de conducción	3.478.023	20.903,34	22,7
Seguros	955.654	5.743,60	6,2
Costes fiscales	145.304	873,29	0,9
Dietas	1.902.890	11.436,60	12,4
Costes kilométricos	6.087.896	36.588,99	39,7
Combustible	4.542.673	27.302,01	29,6
Neumáticos	558.973	3.359,50	3,6
Mantenimiento	465.000	2.794,71	3,0
Reparaciones	521.250	3.132,78	3,4
kilometraje anual (km / año)	125.000	125.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	83.750	83.750	
Costes Directos (ptas / km recorrido)	**122,6**	**0,737**	
Costes Directos (ptas / km cargado)	**183,0**	**1,100**	

Características técnicas:

Vehículo cisterna articulado (alimentación)
Potencia: 400 CV
Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
Carga útil:
Número de ejes: 5
Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 125.000 km
Recorrido anual en carga: 67 %
Consumo medio: 36,0 litros / 100 km



3.2.9. *Vehículo cisterna articulado de productos pulverulentos*

VEHÍCULO CISTERNA ARTICULADO DE PRODUCTOS PULVERULENTOS

Costes Directos a 31 de octubre de 2000

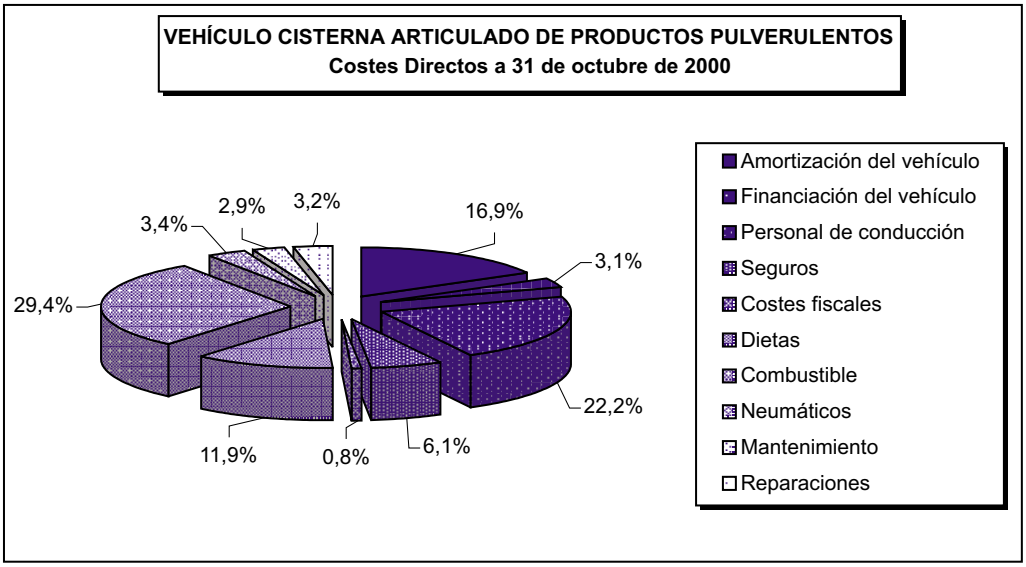
	COSTES DIRECTOS ANUALES		
	Pesetas	Euros	Distribución (%)
Costes directos	15.643.378	94.018,60	100,0
Costes por tiempo	9.556.722	57.437,06	61,1
Amortización del vehículo	2.647.438	15.911,42	16,9
Financiación del vehículo	486.788	2.925,65	3,1
Personal de conducción	3.478.023	20.903,34	22,2
Seguros	955.654	5.743,60	6,1
Costes fiscales	119.479	718,08	0,8
Dietas	1.869.340	11.234,96	11,9
Costes kilométricos	6.086.656	36.581,54	38,9
Combustible	4.603.242	27.666,04	29,4
Neumáticos	536.614	3.225,12	3,4
Mantenimiento	446.400	2.682,92	2,9
Reparaciones	500.400	3.007,46	3,2
kilometraje anual (km / año)	120.000	120.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	86.400	86.400	
Costes Directos (ptas / km recorrido)	**130,4**	**0,783**	
Costes Directos (ptas / km cargado)	**181,1**	**1,088**	

Características técnicas:

Vehículo cisterna articulado (pulverulentos)
Potencia: 400 CV
Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
Carga útil:
Número de ejes: 5
Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 120.000 km
Recorrido anual en carga: 72 %
Consumo medio: 38,0 litros / 100 km



3.2.10. Portavehículos (tren de carretera)

PORTAVEHÍCULOS (tren de carretera)

Costes Directos a 31 de octubre de 2000

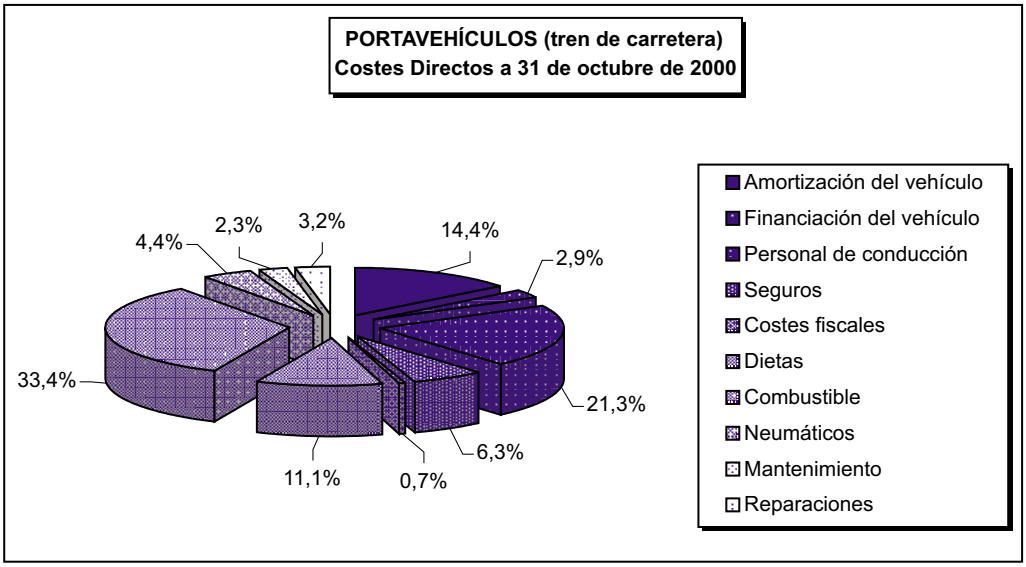
	COSTES DIRECTOS ANUALES		
	Pesetas	Euros	Distribución (%)
Costes directos	16.323.580	98.106,69	100,0
Costes por tiempo	9.262.323	55.667,68	56,7
Amortización del vehículo	2.356.667	14.163,85	14,4
Financiación del vehículo	473.550	2.846,09	2,9
Personal de conducción	3.478.023	20.903,34	21,3
Seguros	1.030.204	6.191,65	6,3
Costes fiscales	119.479	718,08	0,7
Dietas	1.804.400	10.844,66	11,1
Costes kilométricos	7.061.257	42.439,01	43,3
Combustible	5.451.207	32.762,41	33,4
Neumáticos	712.600	4.282,81	4,4
Mantenimiento	381.750	2.294,36	2,3
Reparaciones	515.700	3.099,42	3,2
kilometraje anual (km / año)	135.000	135.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	109.350	109.350	
Costes Directos (ptas / km recorrido)	**120,9**	**0,727**	
Costes Directos (ptas / km cargado)	**149,3**	**0,897**	

Características técnicas:

Portavehículos (tren de carretera)
Potencia: 385 CV
Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
Carga útil:
Número de ejes: 4
Número de neumáticos: 14

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 135.000 km
Recorrido anual en carga: 81 %
Consumo medio: 40,0 litros / 100 km



3.2.11. Tren de carretera

TREN DE CARRETERA

Costes Directos a 31 de octubre de 2000

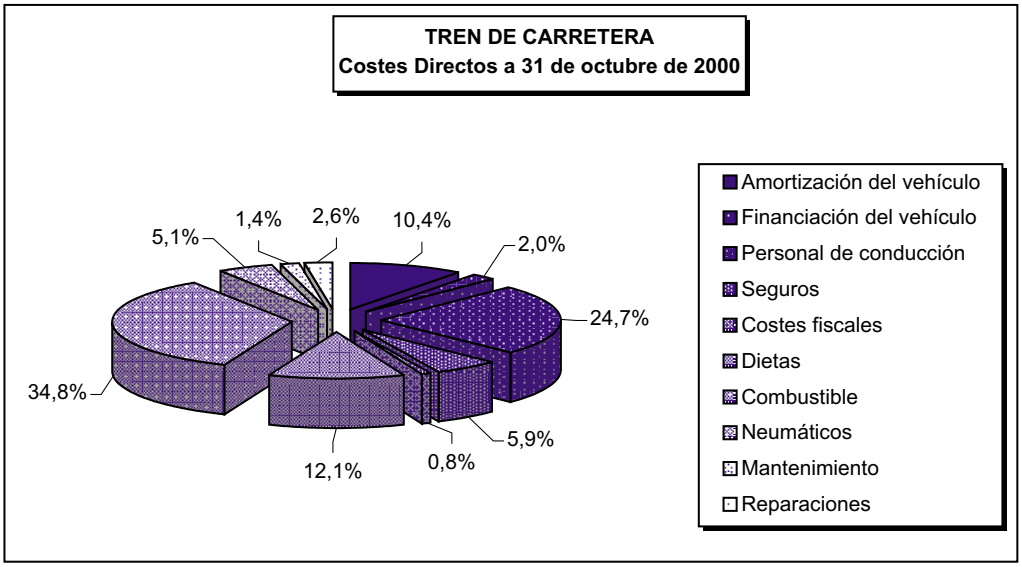
	COSTES DIRECTOS ANUALES		
	Pesetas	Euros	Distribución (%)
Costes directos	14.089.501	84.679,61	100,0
Costes por tiempo	7.891.302	47.427,68	56,0
Amortización del vehículo	1.463.597	8.796,40	10,4
Financiación del vehículo	285.999	1.718,89	2,0
Personal de conducción	3.478.023	20.903,34	24,7
Seguros	832.804	5.005,25	5,9
Costes fiscales	119.479	718,08	0,8
Dietas	1.711.400	10.285,72	12,1
Costes kilométricos	6.198.199	37.251,93	44,0
Combustible	4.907.586	29.495,19	34,8
Neumáticos	721.013	4.333,38	5,1
Mantenimiento	203.600	1.223,66	1,4
Reparaciones	366.000	2.199,70	2,6
kilometraje anual (km / año)	120.000	120.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	102.000	102.000	
Costes Directos (ptas / km recorrido)	**117,4**	**0,706**	
Costes Directos (ptas / km cargado)	**138,1**	**0,830**	

Características técnicas:

Tren de carretera (2 ejes + 3 ejes)
Potencia: 385 CV
Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
Carga útil: 23.500 kg
Número de ejes: 5
Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 120.000 km
Recorrido anual en carga: 85 %
Consumo medio: 40,0 litros / 100 km



3.2.12. Vehículo articulado portacontenedores

VEHÍCULO ARTICULADO PORTACONTENEDORES

Costes Directos a 31 de octubre de 2000

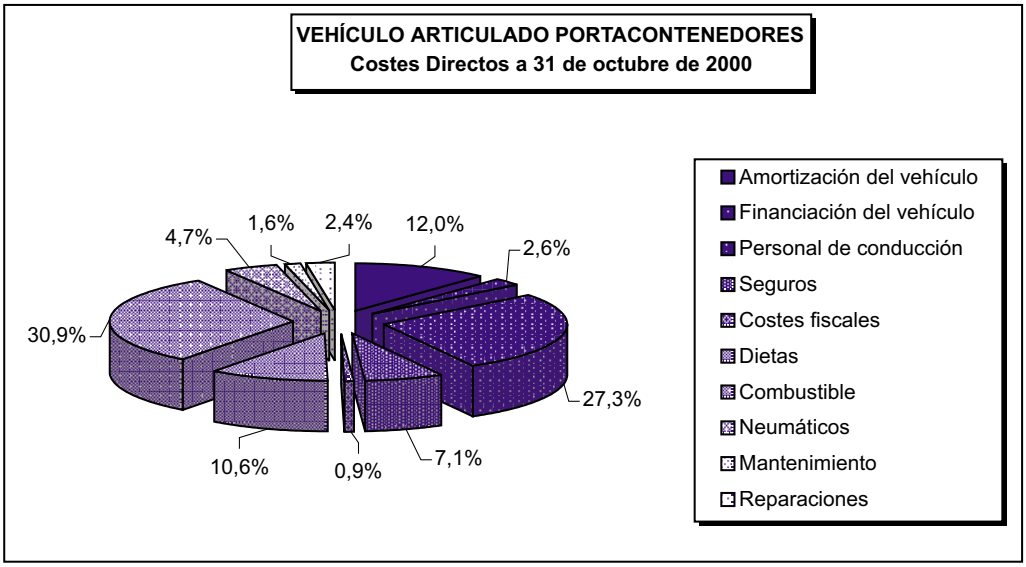
	COSTES DIRECTOS ANUALES		
	Pesetas	Euros	Distribución (%)
Costes directos	12.743.218	76.588,28	100,0
Costes por tiempo	7.697.481	46.262,79	60,4
Amortización del vehículo	1.523.614	9.157,10	12,0
Financiación del vehículo	332.386	1.997,68	2,6
Personal de conducción	3.478.023	20.903,34	27,3
Seguros	898.429	5.399,67	7,1
Costes fiscales	119.479	718,08	0,9
Dietas	1.345.550	8.086,92	10,6
Costes kilométricos	5.045.737	30.325,49	39,6
Combustible	3.936.293	23.657,60	30,9
Neumáticos	600.844	3.611,15	4,7
Mantenimiento	203.600	1.223,66	1,6
Reparaciones	305.000	1.833,09	2,4
kilometraje anual (km / año)	100.000	100.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	85.000	85.000	
Costes Directos (ptas / km recorrido)	**127,4**	**0,766**	
Costes Directos (ptas / km cargado)	**149,9**	**0,901**	

Características técnicas:

Vehículo articulado portacontenedores
Potencia: 420 CV
Masa Máxima Autorizada: 44.000 kg
Carga útil: 29.000 kg
Número de ejes: 6
Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 100.000 km
Recorrido anual en carga: 85 %
Consumo medio: 38,5 litros / 100 km



3.2.13. *Volquete articulado de graneles*

VOLQUETE ARTICULADO DE GRANELES

Costes Directos a 31 de octubre de 2000

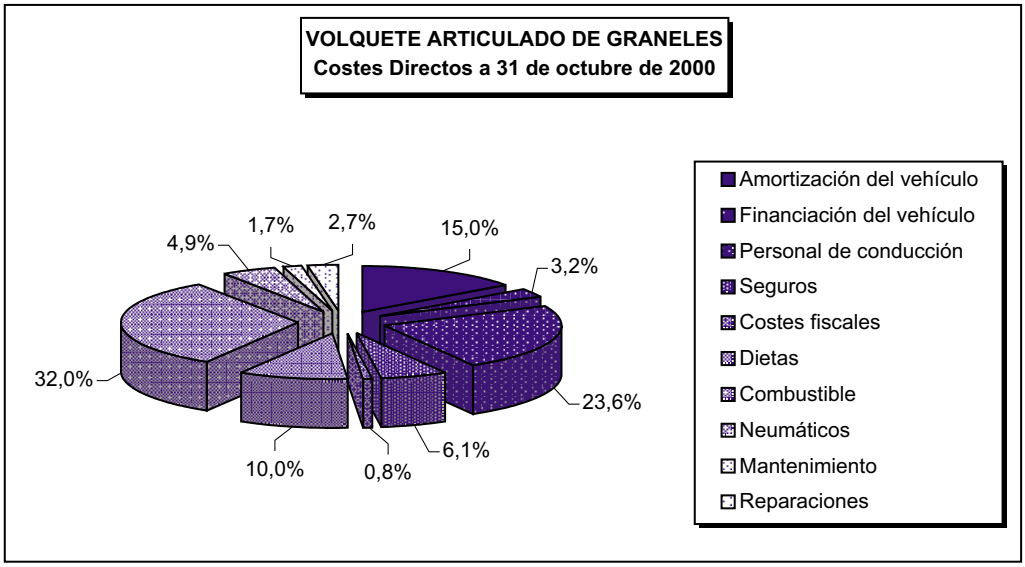
	COSTES DIRECTOS ANUALES		
	Pesetas	Euros	Distribución (%)
Costes directos	14.741.689	88.599,34	100,0
Costes por tiempo	8.645.424	51.960,04	58,6
Amortización del vehículo	2.207.269	13.265,95	15,0
Financiación del vehículo	472.674	2.840,83	3,2
Personal de conducción	3.478.023	20.903,34	23,6
Seguros	898.429	5.399,67	6,1
Costes fiscales	119.479	718,08	0,8
Dietas	1.469.550	8.832,17	10,0
Costes kilométricos	6.096.265	36.639,29	41,4
Combustible	4.723.552	28.389,12	32,0
Neumáticos	721.013	4.333,38	4,9
Mantenimiento	254.500	1.529,58	1,7
Reparaciones	397.200	2.387,22	2,7
kilometraje anual (km / año)	120.000	120.000	
kilometraje anual en carga (km / año)	96.000	96.000	
Costes Directos (ptas / km recorrido)	**122,8**	**0,738**	
Costes Directos (ptas / km cargado)	**153,6**	**0,923**	

Características técnicas:

Volquete articulado de graneles
Potencia: 420 CV
Masa Máxima Autorizada: 40.000 kg
Carga útil: 24.000 kg
Número de ejes: 5
Número de neumáticos: 12

Características de explotación:

Recorridos en carga superiores a 200 km
Kilómetros recorridos anualmente: 120.000 km
Recorrido anual en carga: 80 %
Consumo medio: 38,5 litros / 100 km



3.2.14. Volquete articulado de obra

VOLQUETE ARTICULADO DE OBRA

Costes Directos a 31 de octubre de 2000

	COSTES DIRECTOS ANUALES		
	Pesetas	Euros	Distribución (%)
Costes directos	10.376.226	62.362,37	100,0
Costes por tiempo	6.672.248	40.101,02	64,3
Amortización del vehículo	1.386.174	8.331,07	13,4
Financiación del vehículo	298.143	1.791,88	2,9
Personal de conducción	3.478.023	20.903,34	33,5
Seguros	838.579	5.039,96	8,1
Costes fiscales	119.479	718,08	1,2
Dietas	551.850	3.316,69	5,3
Costes kilométricos	3.703.978	22.261,36	35,7
Combustible	2.095.948	12.596,90	20,2
Neumáticos	946.330	5.687,56	9,1
Mantenimiento	407.200	2.447,32	3,9
Reparaciones	254.500	1.529,58	2,5

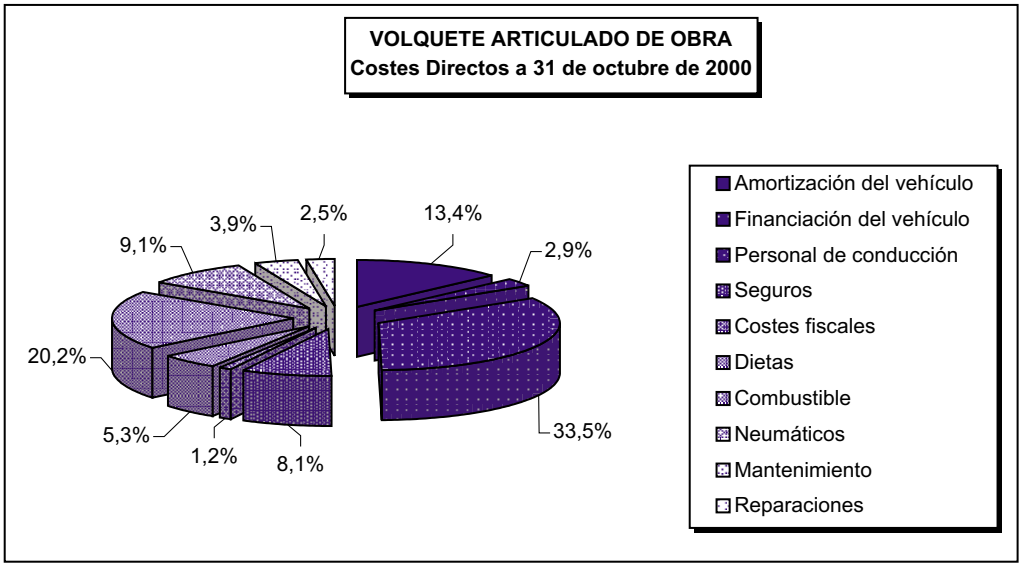
No se calcula el coste por kilómetro por no ser la unidad en la que se abona este tipo de transporte.

Características técnicas:

Volquete articulado de obra
Potencia: 420 CV
Masa Máxima Autorizada: 38.000 kg
Carga útil: 23.000 kg
Número de ejes: 4
Número de neumáticos: 14

Características de explotación:

Recorridos en obra
Kilómetros recorridos anualmente: 50.000 km
Recorrido anual en carga: 65 %
Consumo medio: 41,0 litros / 100 km



3.2.15. Furgoneta

FURGONETA

Costes Directos a 31 de octubre de 2000

	COSTES DIRECTOS ANUALES		
	Pesetas	Euros	Distribución (%)
Costes directos	5.582.761	33.553,07	100,0
Costes por tiempo	4.740.263	28.489,55	84,9
Amortización del vehículo	305.584	1.836,60	5,5
Financiación del vehículo	86.788	521,61	1,6
Personal de conducción	3.478.023	20.903,34	62,3
Seguros	500.000	3.005,06	9,0
Costes fiscales	70.298	422,50	1,3
Dietas	299.570	1.800,45	5,4
Costes kilométricos	842.498	5.063,51	15,1
Combustible	613.448	3.686,90	11,0
Neumáticos	50.900	305,92	0,9
Mantenimiento	76.350	458,87	1,4
Reparaciones	101.800	611,83	1,8

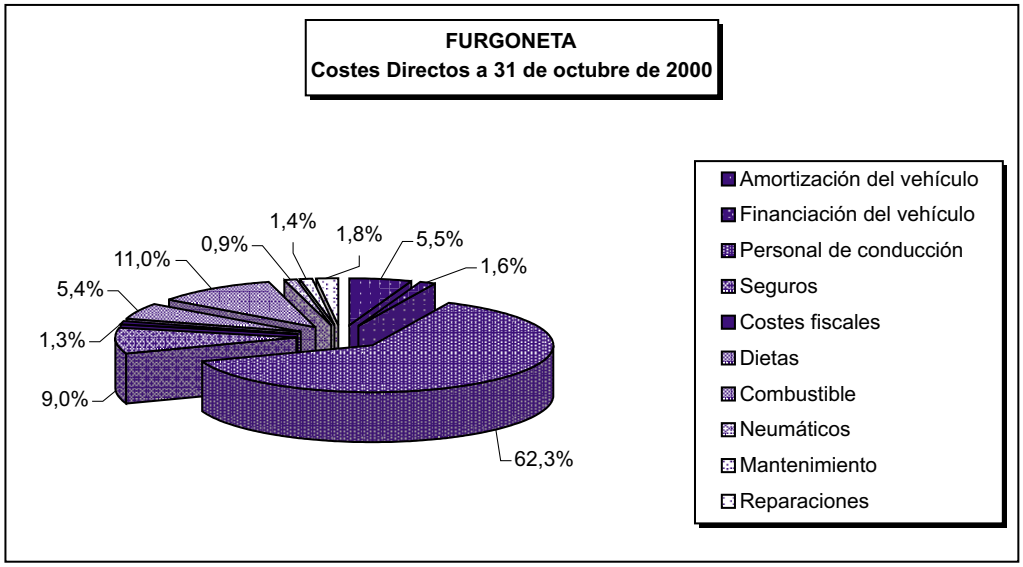
No se calcula el coste por kilómetro por no ser la unidad en la que se abona este tipo de transporte.

Características técnicas:

Furgoneta
Masa Máxima Autorizada: 3.500 kg
Carga útil: 1.500 kg
Número de ejes: 2
Número de neumáticos: 4

Características de explotación:

Kilómetros recorridos anualmente: 50.000 km
Consumo medio: 12,0 litros / 100 km



3.3. Criterios de eficiencia mediante los que la empresa podría mejorar sus costes

Las cifras que se han recogido en el apartado anterior representan, tal y como se ha señalado en la introducción, los costes medios en los que incurre una empresa dedicada al transporte de mercancías por carretera. No obstante, dado el carácter orientativo de los mismos y con el objeto de ofrecer una información completa que permita un incremento de la eficiencia de nuestras empresas y consiguientemente, la consecución de una mejora de sus resultados o de su posición competitiva dentro del mercado europeo del transporte, a continuación se señalan algunas de los aspectos en los que la introducción de mejores prácticas en la gestión pudiera redundar en una reducción de las cuantías señaladas.

• *Kilómetros recorridos y porcentaje de recorrido en vacío*

Aquellas empresas con acuerdos estables con sus clientes o que contraten circuitos cerrados, pudieran conseguir reducir la realización de kilómetros en vacío, con la consiguiente disminución del coste total por kilómetro en carga. En el vehículo articulado de carga general se toma un recorrido en vacío del 15% de los kilómetros totales, considerando que se puede reducir hasta un 12%.

De igual manera, en aquellos casos en que se superen los kilómetros anuales en carga adoptados, bien porque se haya reducido el porcentaje de circulación en vacío, tal y como se ha indicado en el párrafo anterior, bien porque, aun manteniéndose dicho porcentaje, la empresa sea capaz de incrementar la actividad de sus vehículos por encima de los kilómetros anuales previstos, el coste final por kilómetro habría de adaptarse en la medida que corresponda.

• *Precio de adquisición del vehículo*

En la elaboración del estudio de costes se ha considerado un descuento máximo sobre el precio de tarifa de los vehículos del 10 %.

No obstante, ya sea mediante una mejora de la posición negociadora en la compra de los vehículos (adquisición a través de centrales de compras, adquisición simultánea de varias unidades, etc.) o bien a través de la selección de ofertas en el mercado, podría conseguirse una reducción de hasta el 25% del precio de tarifa mencionado.

En estos casos, los costes de amortización y financiación disminuyen en función del precio de adquisición finalmente obtenido.

• *Financiación*

Para el cálculo del coste de financiación se ha considerado un interés referenciado al "Euribor a 1 año" más un diferencial de 2 puntos, por considerarse el normalmente utilizado en este tipo de operaciones. En algunos tipos de vehículos se ha adoptado un diferencial de 1 punto por ser mayor el tamaño empresarial.

No obstante, en determinados supuestos, algunas entidades financieras, en función de la estabilidad

alcanzada en sus relaciones con las empresas, del volumen de las operaciones a financiar y de otras circunstancias del mercado, podrían llegar a conceder prestamos a un tipo de interés del Euribor más 1 punto.

• *Pólizas de seguro*

La cantidad fijada como coste de los seguros puede llegar a reducirse hasta un 15% mediante la contratación de pólizas globales.

• *Combustible*

El precio del combustible que se ha empleado para el cálculo del coste por este concepto, es el resultante de aplicar un descuento de 5 pesetas sobre el precio medio en surtidor, descuento al cual se ha considerado que pueden acceder la práctica totalidad de empresas de transporte público. En algunos tipos de vehículos se ha adoptado un descuento más alto debido al mayor tamaño empresarial.

Sin embargo, dicho descuento puede incrementarse hasta 8 pesetas por litro en los supuestos de autoconsumo por parte de empresas, cooperativas o sociedades de comercialización, lo que reduciría proporcionalmente los costes por este concepto.

• *Neumáticos*

Los costes calculados pudieran rebajarse hasta un 10% si la empresa optase por el recauchutado de aquellos susceptibles de someterse a dicho procedimiento.

3.4. Indicadores para la actualización de la estructura de costes tipo

Con carácter general, la actualización de las estructuras de costes se realizará utilizando criterios objetivos y claros.

• *Amortización*

Se propone como criterio de actualización del precio de los vehículos el incremento, desde la última actualización, del índice de precios industriales (IPRI) del INE de "material de transporte excepto turismos y motos con destino a bienes de equipo (camiones, autobuses y otros)".

• *Costes financieros*

Se propone el recálculo de los intereses teniendo en cuenta la variación de la cantidad a financiar, según el punto anterior, y el "EURIBOR a un año" medio del mes a actualizar.

• *Costes de personal*

Se propone como criterio de actualización a principio de cada año el IPC "general" acumulado del año. Al final de cada año se revisará teniendo en cuenta la diferencia del IPC adoptado para ese año con el "aumento salarial de los convenios colectivos de trabajo del sector Transporte Terrestre y por Tubería" publicado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

- *Seguros*

Se propone como criterio de actualización el incremento, desde la última actualización, del índice de precios de consumo (IPC) del INE de la subclase "otros gastos relacionados con el automóvil" de la rúbrica "transporte personal".

- *Costes fiscales*

Se propone como criterio de actualización a principio de cada año el incremento del IPC "general" acumulado del año.

- *Dietas*

El mismo criterio que en los costes de personal.

- *Combustible*

Se propone como criterio de actualización el incremento, desde la última actualización, del precio del gasóleo de automoción publicado por el Ministerio de Economía. Este precio es la media mensual, por lo que se calculará el incremento entre el mes a actualizar y el mes de la anterior actualización.

- *Neumáticos*

Se propone como criterio de actualización el incremento, desde la última actualización, del índice de precios de consumo (IPC) del INE de la subclase "neumáticos, piezas de recambio, accesorios y reparaciones" de la rúbrica "transporte personal".

- *Mantenimiento*

El mismo criterio que en los costes de neumáticos.

- *Reparaciones*

El mismo criterio que en los costes de neumáticos.

4. OFERTA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

4.1. Autorizaciones de transporte de mercancías

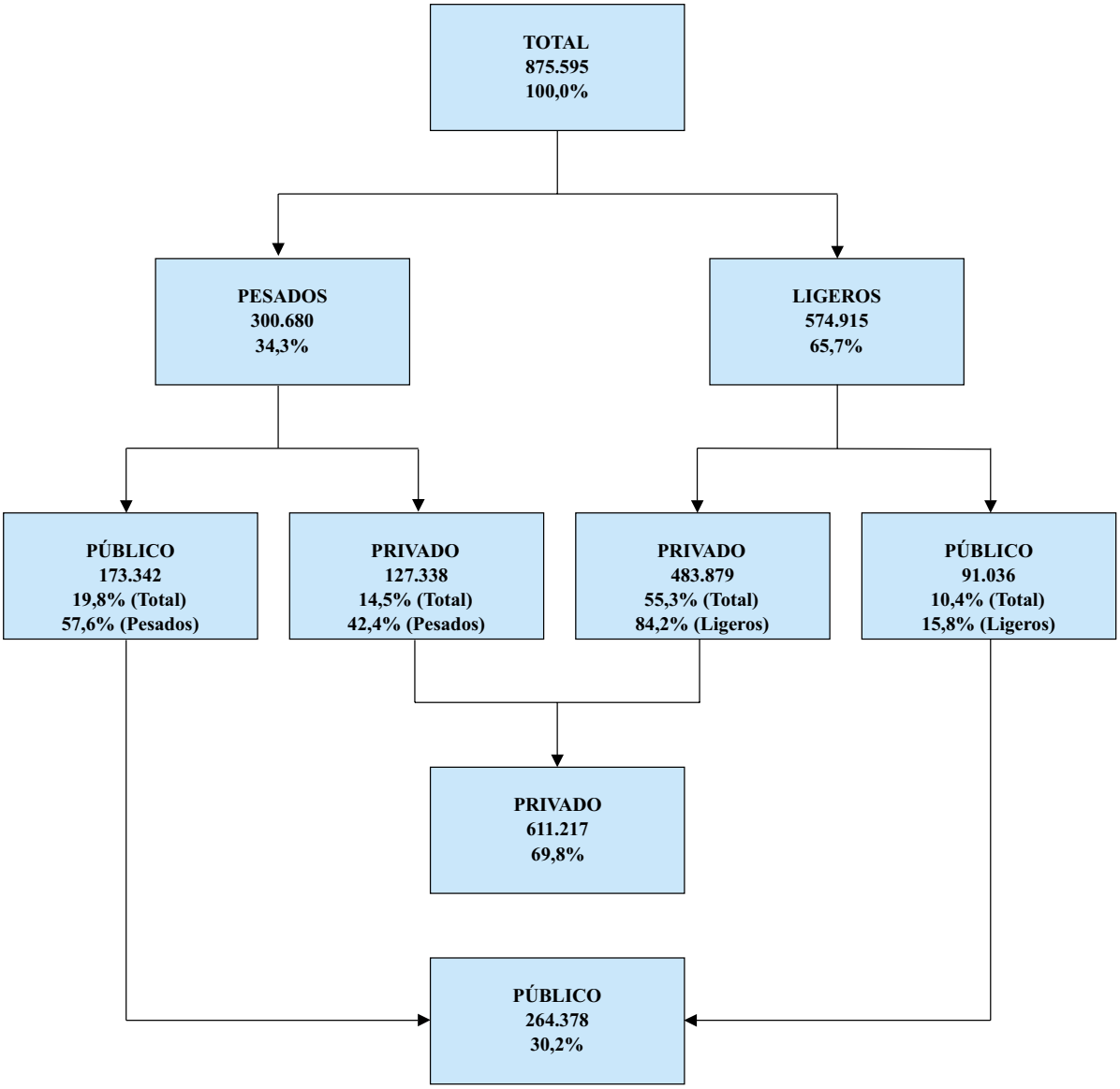
4.1.1. Evolución de las autorizaciones de servicio público.

El día 8 de septiembre de 1999 entró en vigor la "Orden de 24 de agosto de 1999 (BOE de 7 de septiembre)", en adelante "O.M.", mediante la cual se sustituyó el régimen de limitación cuantitativa de las autorizaciones de transporte público de ámbito nacional para vehículos pesados, por un sistema de libre acceso al mercado, sujeto al cumplimiento de condiciones cualitativas.

El número de autorizaciones de vehículos pesados con tracción propia de servicio público había descendido en los años 1993 y 1994, pasando a aumentar a partir de 1997. Desde principios de 1999 se incrementó considerablemente y de forma casi lineal. Hasta la entrada en vigor de la "O.M." el crecimiento se produjo, principalmente, con autorizaciones de ámbito local, si bien, a partir de dicha fecha las autorizaciones de ámbito local disminuyen y son las de ámbito nacional las que experimentan un mayor crecimiento. Las autorizaciones adscritas a vehículos rígidos han roto la tendencia decreciente de los últimos años, aumentando a partir de 1999. Las autorizaciones adscritas a tractores mantienen un fuerte ritmo de crecimiento en los últimos años. En consecuencia la "O.M." no ha tenido influencia significativa en la evolución del número total de autorizaciones y tampoco en la distribución por tipo de vehículos pesados de servicio público, salvo en el caso de los vehículos rígidos ya mencionado, mostrando, por el contrario, mayor incidencia en la distribución por ámbitos.

El número de autorizaciones de vehículos ligeros de servicio público había disminuido en los últimos años. Las autorizaciones de ámbito nacional habían ido aumentando en detrimento de las de ámbitos reducidos. En la fecha de entrada en vigor de la "O.M." las autorizaciones comarcales y locales pasan a ser de ámbito nacional.

AUTORIZACIONES DE VEHÍCULOS DE MERCANCÍAS CON TRACCIÓN PROPIA (01-04-2001)



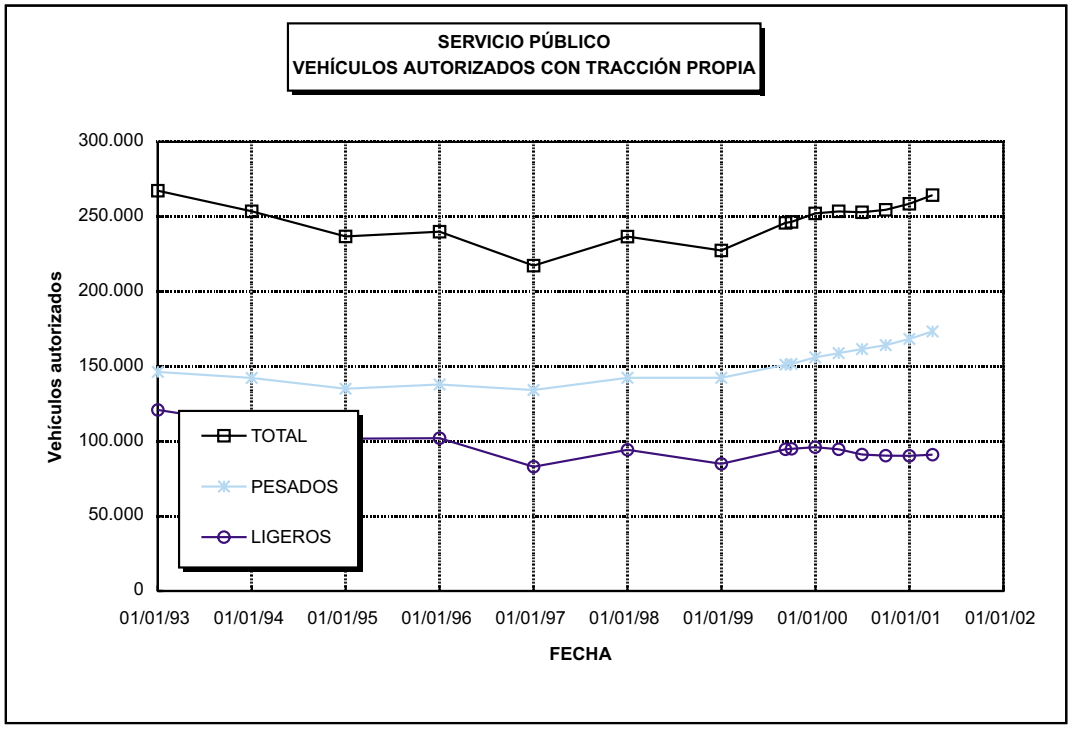
SERVICIO PÚBLICO

AUTORIZACIONES DE VEHÍCULOS CON TRACCIÓN PROPIA

		VEHÍCULOS PESADOS						VEHÍCULOS LIGEROS					
	TOTAL	TOTAL	NACIONAL	COMARCAL	LOCAL	AUTONÓMICO	PROVINCIAL	TOTAL	NACIONAL	COMARCAL	LOCAL	AUTONÓMICO	PROVINCIAL
01/01/93	267.363	146.403	80.044	36.227	27.439	2.005	688	120.960	40.283	32.446	36.543	10.991	697
01/01/94	253.706	142.294	77.664	34.475	27.214	2.250	691	111.412	39.677	25.845	35.238	9.962	690
01/01/95	236.850	135.138	75.483	32.332	24.354	2.353	616	101.712	40.053	20.109	32.204	8.861	485
01/01/96	239.983	137.882	75.961	32.748	25.924	2.591	658	102.101	42.059	17.298	32.851	9.417	476
01/01/97	217.336	134.318	73.896	31.465	25.336	3.072	549	83.018	39.274	8.993	25.398	8.969	384
01/01/98	236.761	142.485	76.129	32.895	29.099	3.752	610	94.276	43.564	8.693	30.938	10.617	464
01/01/99	227.447	142.497	74.778	31.467	33.904	1.902	446	84.950	58.824	2.985	16.426	6.482	233
07/09/99	245.864	151.149	76.905	32.735	38.929	2.152	428	94.715	72.899	2.972	16.404	2.227	213
01/10/99	246.579	151.680	78.558	32.602	37.898	2.194	428	94.899	92.457	-	-	2.229	213
01/01/00	252.202	156.110	84.462	32.303	36.556	2.366	423	96.092	93.666	-	-	2.216	210
01/04/00	253.577	158.912	88.554	31.511	35.809	2.653	385	94.665	92.454	-	-	2.043	168
01/07/00	252.909	161.659	91.982	31.034	35.340	2.980	323	91.250	89.174	-	-	1.952	124
01/10/00	254.555	164.171	94.622	30.850	35.573	3.085	41	90.384	88.361	-	-	1.921	102
01/01/01	258.675	168.352	98.526	30.741	35.670	3.383	32	90.323	88.325	-	-	1.922	76
01/04/01	264.378	173.342	102.800	30.831	36.224	3.454	33	91.036	89.128	-	-	1.840	68

Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera

Nota: El 8 de septiembre de 1999 desaparecen las autorizaciones de ligeros de ámbitos comarcal y local



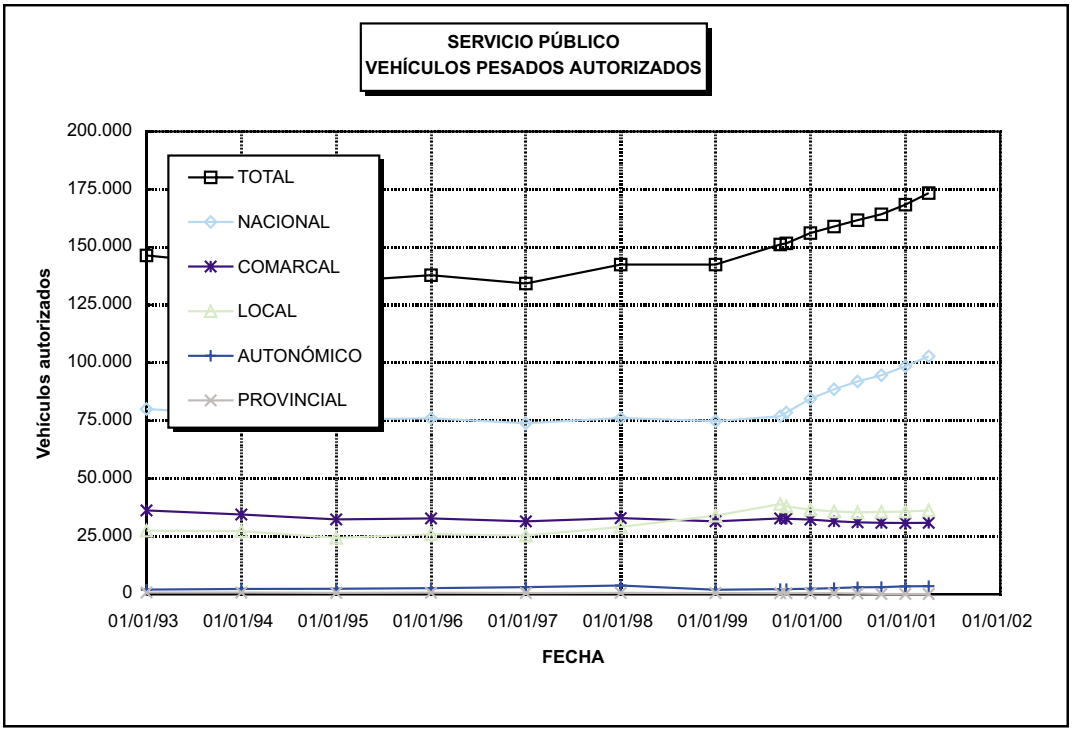
Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera

SERVICIO PÚBLICO. VEHÍCULOS PESADOS

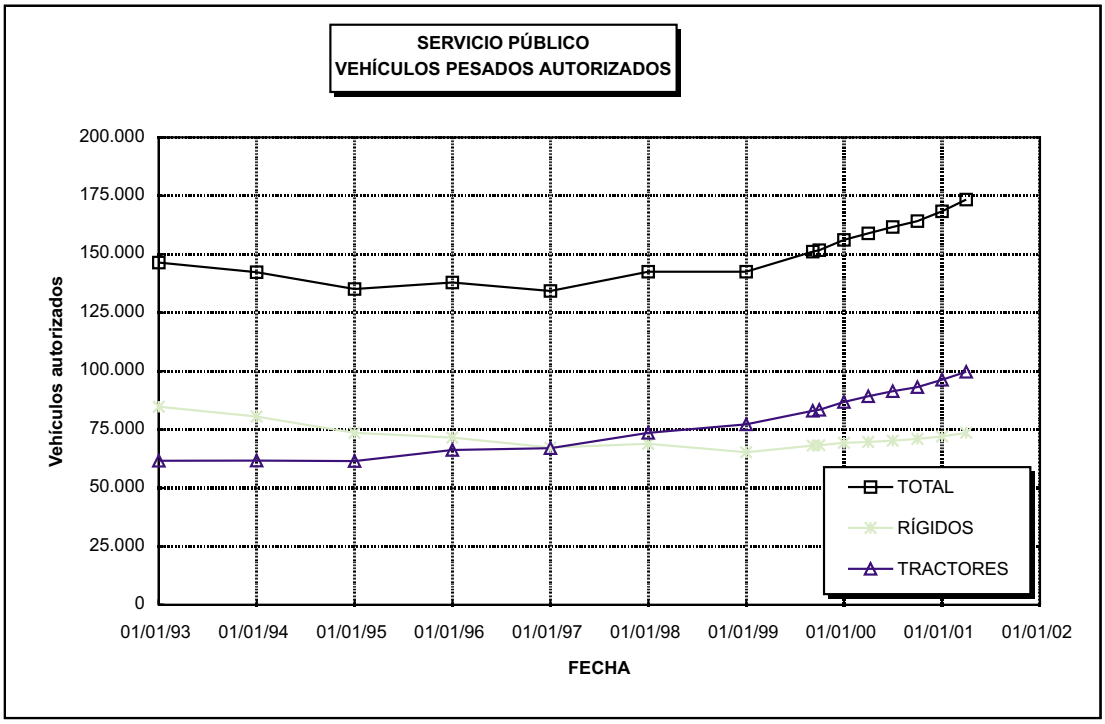
AUTORIZACIONES DE VEHÍCULOS CON TRACCIÓN PROPIA

	VEHÍCULOS PESADOS												
		RÍGIDOS						TRACTORES					
	TOTAL	TOTAL	NACIONAL	COMARCAL	LOCAL	AUTONÓMICO	PROVINCIAL	TOTAL	NACIONAL	COMARCAL	LOCAL	AUTONÓMICO	PROVINCIAL
01/01/93	146.403	84.777	29.944	31.591	20.932	1.727	583	61.626	50.100	4.636	6.507	278	105
01/01/94	142.294	80.572	27.803	29.407	20.859	1.915	588	61.722	49.861	5.068	6.355	335	103
01/01/95	135.138	73.612	25.649	26.866	18.599	1.975	523	61.526	49.834	5.466	5.755	378	93
01/01/96	137.882	71.586	23.755	25.987	19.206	2.104	534	66.296	52.206	6.761	6.718	487	124
01/01/97	134.318	67.304	21.925	23.965	18.614	2.355	445	67.014	51.971	7.500	6.722	717	104
01/01/98	142.485	68.891	21.201	23.914	20.565	2.733	478	73.594	54.928	8.981	8.534	1.019	132
01/01/99	142.497	65.290	19.614	21.478	22.617	1.237	344	77.207	55.164	9.989	11.287	665	102
07/09/99	151.149	68.112	19.663	21.566	25.167	1.391	325	83.037	57.242	11.169	13.762	761	103
01/10/99	151.680	68.256	20.033	21.514	24.971	1.411	327	83.424	58.525	11.088	12.927	783	101
01/01/00	156.110	69.294	21.400	21.366	24.682	1.518	328	86.816	63.062	10.937	11.874	848	95
01/04/00	158.912	69.701	22.637	20.763	24.289	1.717	295	89.211	65.917	10.748	11.520	936	90
01/07/00	161.659	70.239	23.643	20.383	24.028	1.931	254	91.420	68.339	10.651	11.312	1.049	69
01/10/00	164.171	71.015	24.507	20.214	24.242	2.015	37	93.156	70.115	10.636	11.331	1.070	4
01/01/01	168.352	72.044	25.288	20.137	24.377	2.214	28	96.308	73.238	10.604	11.293	1.169	4
01/04/01	173.342	73.603	26.479	20.119	24.716	2.260	29	99.739	76.321	10.712	11.508	1.194	4

Fuente: Direcci n General de Transportes por Carretera



Fuente: Direcci n General de Transportes por Carretera



Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera

4.1.2. Evolución de las autorizaciones internacionales de mercancías

En el cuadro siguiente se presenta la evolución del número de autorizaciones de transporte internacional de mercancías a vehículos españoles.

TRANSPORTE INTERNACIONAL CON ORIGEN/DESTINO ESPAÑA

NÚMERO DE AUTORIZACIONES A VEHÍCULOS ESPAÑOLES

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
TOTAL	51.921	53.834	58.706	68.017	63.357	66.381	82.421	92.503
Bilaterales	29.254	24.629	22.368	24.854	20.877	21.114	29.450	37.830
Multilaterales	22.667	29.205	36.338	43.163	42.480	45.267	52.971	54.673
Unión Europea	22.518	29.006	36.114	42.939	42.256	44.969	52.673	54.299
Conferencia Europea de Ministros de Transportes	149	199	224	224	224	298	298	374

Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera

4.2. Estructura empresarial

4.2.1. Media de autorizaciones por empresa

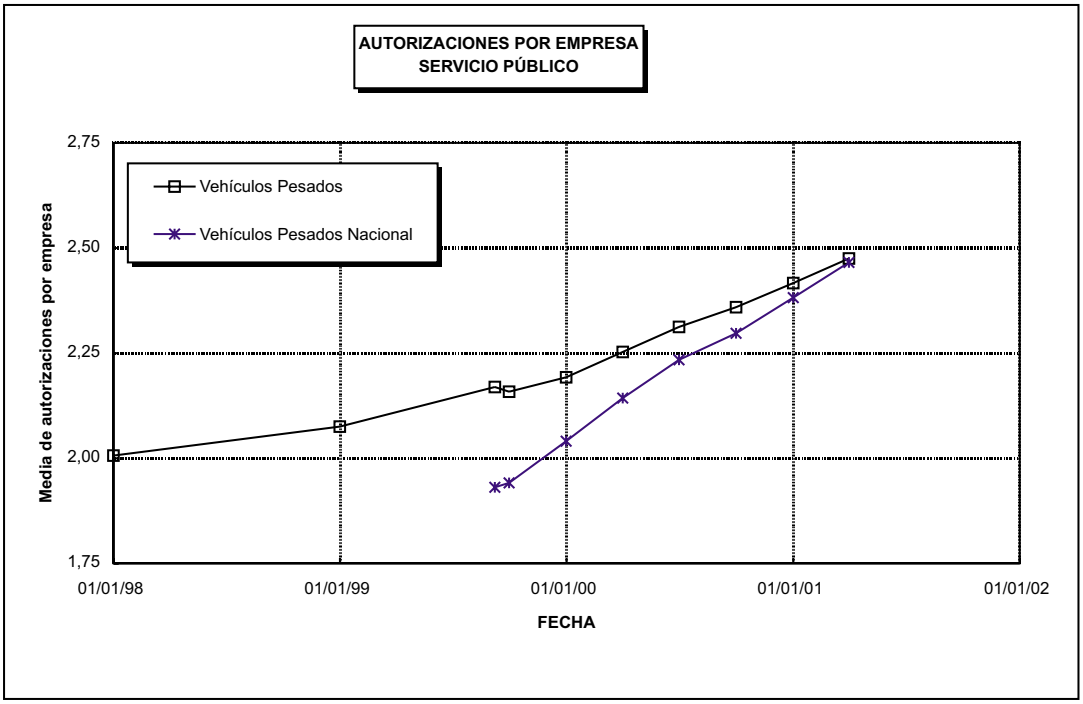
La entrada en vigor de la "O.M." se ha traducido en un aumento progresivo de la media del número de autorizaciones de vehículo pesado de ámbito nacional por empresa, lo cual ha traído consigo una disminución en las de ámbito local. En el plazo comprendido entre el 8 de septiembre de 1999 y el 1 de abril de 2001 la media de autorizaciones MDP-N por empresa ha ascendido de 1,93 a 2,47 autorizaciones.

SERVICIO PÚBLICO

AUTORIZACIONES POR EMPRESA

	VEHÍCULOS PESADOS						VEHÍCULOS
	TOTAL	NACIONAL	COMARCAL	LOCAL	AUTONÓMICO	PROVINCIAL	LIGEROS
01/01/98	2,01						1,34
01/01/99	2,08						1,31
08/09/99	2,17	1,93	1,37	2,11	1,55	1,21	1,47
01/10/99	2,16	1,94	1,37	2,07	1,56	1,23	1,48
01/01/00	2,19	2,04	1,35	2,03	1,64	1,23	1,49
01/04/00	2,25	2,14	1,35	2,02	1,76	1,23	1,51
01/07/00	2,31	2,23	1,35	2,02	1,88	1,20	1,51
01/10/00	2,36	2,30	1,35	2,03	2,10	1,17	1,53
01/01/01	2,42	2,38	1,35	2,03	2,26	1,23	1,55
01/04/01	2,48	2,47	1,35	2,05	2,31	1,27	1,57

Fuente: Direcci n General de Transportes por Carretera



Fuente: Direcci n General de Transportes por Carretera

4.2.2. Distribución de empresas según el número de autorizaciones de servicio público de mercancías

La distribución del número de empresas según el número de autorizaciones de las que disponen nos muestra que son mayoría las empresas que tienen una autorización, siendo más acentuado en vehículos ligeros que en pesados. No obstante, en las empresas con autorizaciones MDP de ámbito nacional se observa que a partir de la entrada en vigor de la "O.M." disminuyen de forma importante las empresas con una autorización y aumentan las demás.

DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS POR NÚMERO DE AUTORIZACIONES

Número de empresas (01-04-2001)

		NÚMERO DE EMPRESAS SEGÚN EL NÚMERO DE AUTORIZACIONES (01-04-2001)										
		TOTAL	1	2	3	4	5	6-10	11-20	21-40	41-60	Más de 60
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS PESADOS		69.656	44.096	10.697	5.250	2.933	1.758	3.019	1.281	435	104	83
MDP	NACIONAL	41.693	26.797	5.983	3.328	1.696	929	1.739	789	295	70	67
	COMARCAL	22.885	18.780	2.574	810	309	151	208	33	20	0	0
	LOCAL	17.681	10.568	3.625	1.465	733	417	624	200	41	6	2
	AUTONÓMICO	1.492	950	230	103	75	43	53	27	7	3	1
	PROVINCIAL	26	21	3	2	0	0	0	0	0	0	0
TD	AUTONÓMICO	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS LIGEROS		58.405	45.595	7.140	2.453	1.254	728	909	227	67	15	17
MDL	NACIONAL	56.653	43.793	7.119	2.470	1.287	705	942	234	72	12	19
	AUTONÓMICO	1.517	1.318	127	41	12	9	10	0	0	0	0
	PROVINCIAL	64	61	2	1	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera

DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS POR NÚMERO DE AUTORIZACIONES

Porcentajes sobre el total (01-04-2001)

		DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS SEGÚN EL NÚMERO DE AUTORIZACIONES (01-04-2001)										
		TOTAL	1	2	3	4	5	6-10	11-20	21-40	41-60	Más de 60
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS PESADOS		100,0%	63,3%	15,4%	7,5%	4,2%	2,5%	4,3%	1,8%	0,6%	0,1%	0,1%
MDP	NACIONAL	100,0%	64,3%	14,4%	8,0%	4,1%	2,2%	4,2%	1,9%	0,7%	0,2%	0,2%
	COMARCAL	100,0%	82,1%	11,2%	3,5%	1,4%	0,7%	0,9%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%
	LOCAL	100,0%	59,8%	20,5%	8,3%	4,1%	2,4%	3,5%	1,1%	0,2%	0,0%	0,0%
	AUTONÓMICO	100,0%	63,7%	15,4%	6,9%	5,0%	2,9%	3,6%	1,8%	0,5%	0,2%	0,1%
	PROVINCIAL	100,0%	80,8%	11,5%	7,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TD	AUTONÓMICO	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
SERVICIO PÚBLICO MERCANCÍAS LIGEROS		100,0%	78,1%	12,2%	4,2%	2,1%	1,2%	1,6%	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%
MDL	NACIONAL	100,0%	77,3%	12,6%	4,4%	2,3%	1,2%	1,7%	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%
	AUTONÓMICO	100,0%	86,9%	8,4%	2,7%	0,8%	0,6%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	PROVINCIAL	100,0%	95,3%	3,1%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera

4.2.3. Evolución de la distribución de empresas según el número de autorizaciones MDP nacional

Tal y como ya se ha señalado, tras la entrada en vigor de la "O.M." han disminuido de forma importante las empresas con una autorización, aumentando las restantes. El número de empresas con 1 vehículo, representaban el 7 de septiembre de 1999 el 74,4 % del total, representando, tan sólo, el 64,3 % el 1 de abril de 2001. Por otro lado, la atomización empresarial que se desprendería de esta cifra no es tal, ya que las empresas con una sola autorización (el 64, 3 % de las empresas) únicamente disponen del 26 % de las autorizaciones MDP-N.

EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS POR NÚMERO DE AUTORIZACIONES MDP Nacional

Número de empresas

	NÚMERO DE EMPRESAS SEGÚN EL NÚMERO DE AUTORIZACIONES MDP Nacional										
	TOTAL	1	2	3	4	5	6-10	11-20	21-40	41-60	Más de 60
01/01/98	38.518	29.118	4.545	1.754	907	561	977	433	160	37	26
01/01/99	37.650	28.023	4.539	1.790	958	605	1.054	442	177	34	28
07/09/99	38.378	28.552	4.538	1.869	969	628	1.120	474	164	36	28
01/10/99	40.468	30.211	4.692	1.990	1.020	635	1.175	495	182	42	26
01/01/00	41.392	30.033	5.094	2.262	1.134	682	1.313	587	198	49	40
01/04/00	41.322	29.065	5.315	2.581	1.259	728	1.426	628	220	55	45
01/07/00	41.175	28.163	5.512	2.816	1.376	782	1.508	675	229	60	54
01/10/00	41.191	27.627	5.676	2.968	1.439	831	1.593	689	249	64	55
01/01/01	41.362	27.126	5.869	3.141	1.564	866	1.647	747	275	67	60
01/04/01	41.693	26.797	5.983	3.328	1.696	929	1.739	789	295	70	67

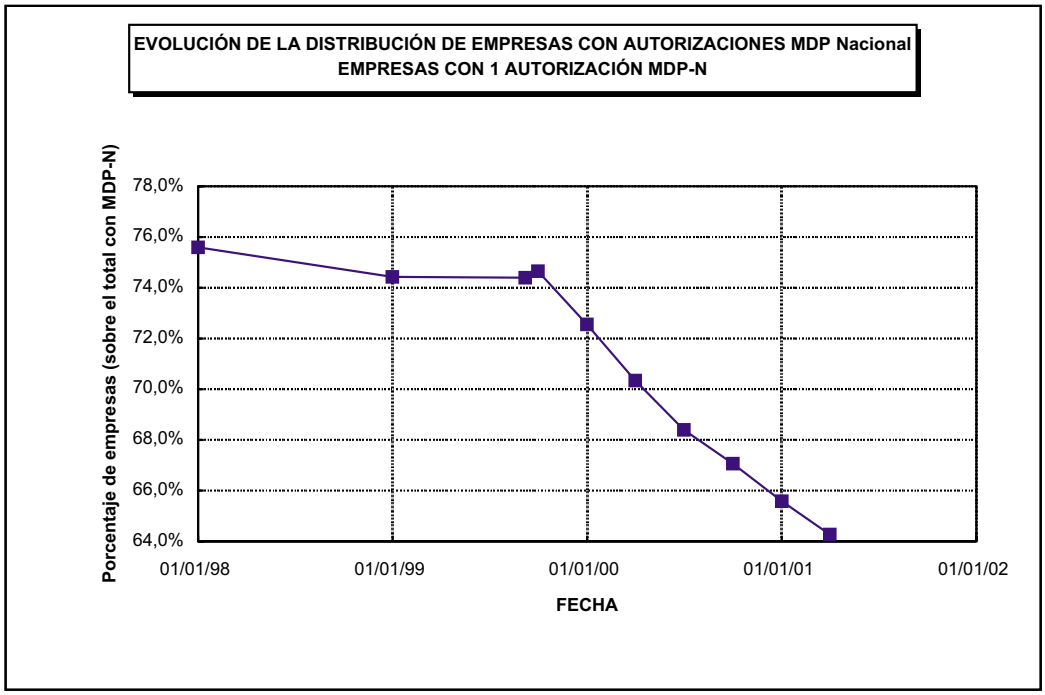
Fuente: Direcci n General de Transportes por Carretera

EVOLUCIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS POR NÚMERO DE AUTORIZACIONES MDP Nacional

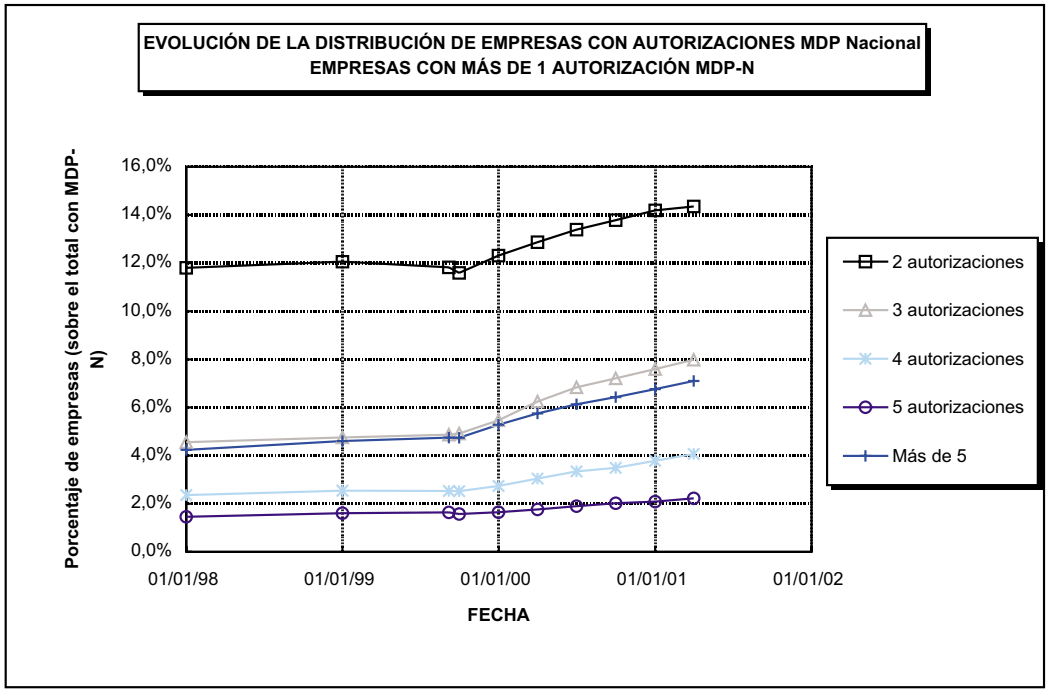
Porcentajes sobre el total

	DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS SEGÚN EL NÚMERO DE AUTORIZACIONES MDP Nacional										
	TOTAL	1	2	3	4	5	6-10	11-20	21-40	41-60	Más de 60
01/01/98	100,0%	75,6%	11,8%	4,6%	2,4%	1,5%	2,5%	1,1%	0,4%	0,1%	0,1%
01/01/99	100,0%	74,4%	12,1%	4,8%	2,5%	1,6%	2,8%	1,2%	0,5%	0,1%	0,1%
07/09/99	100,0%	74,4%	11,8%	4,9%	2,5%	1,6%	2,9%	1,2%	0,4%	0,1%	0,1%
01/10/99	100,0%	74,7%	11,6%	4,9%	2,5%	1,6%	2,9%	1,2%	0,4%	0,1%	0,1%
01/01/00	100,0%	72,6%	12,3%	5,5%	2,7%	1,6%	3,2%	1,4%	0,5%	0,1%	0,1%
01/04/00	100,0%	70,3%	12,9%	6,2%	3,0%	1,8%	3,5%	1,5%	0,5%	0,1%	0,1%
01/07/00	100,0%	68,4%	13,4%	6,8%	3,3%	1,9%	3,7%	1,6%	0,6%	0,1%	0,1%
01/10/00	100,0%	67,1%	13,8%	7,2%	3,5%	2,0%	3,9%	1,7%	0,6%	0,2%	0,1%
01/01/01	100,0%	65,6%	14,2%	7,6%	3,8%	2,1%	4,0%	1,8%	0,7%	0,2%	0,1%
01/04/01	100,0%	64,3%	14,4%	8,0%	4,1%	2,2%	4,2%	1,9%	0,7%	0,2%	0,2%

Fuente: Direcci n General de Transportes por Carretera



Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera



Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera

4.3. Edad media de los vehículos

Para el mismo tipo de vehículo y de servicio, la edad media es menor en ámbito nacional que en otros ámbitos. Dentro del mismo tipo de servicio el parque más antiguo es el de los camiones rígidos.

En los vehículos pesados de servicio público y ámbito nacional se produjo un envejecimiento medio de la flota hasta el año 1996, invirtiéndose desde entonces dicha tendencia, especialmente a partir de la entrada en vigor de la "O.M.". La edad media de los vehículos pesados de servicio público y ámbitos reducidos ha aumentado a lo largo de los últimos años, tendencia que se acentuó en los de ámbito local a partir de la entrada en vigor de la "O.M.", pues algunos de los más modernos pasaron a ostentar autorización de ámbito nacional. Por otro lado, se han solicitado menos autorizaciones de ámbito local para vehículos nuevos, en favor de las de ámbito nacional.

SERVICIO PÚBLICO

EDAD MEDIA DE LOS VEHÍCULOS CON TRACCIÓN PROPIA (años)

	VEHÍCULOS PESADOS															VEHÍCULOS LIGEROS (MDL)				
	MDP										TD-TRACTOR									
	MDP-RÍGIDO					MDP-TRACTOR														
	NAC.	COM.	LOCAL	AUTON.	PROV.	NAC.	COM.	LOCAL	AUTON.	PROV.	NAC.	COM.	LOCAL	AUTON.	PROV.	NAC.	COM.	LOCAL	AUTON.	PROV.
01/01/93	10,0	13,2	9,4	10,3	10,1	5,2	7,4	6,0	7,1	8,4	7,4	11,2	11,2	18,2	9,5	5,0	12,3	6,6	5,9	8,2
01/01/94	10,2	13,4	9,9	10,7	10,8	5,8	8,1	6,8	7,7	9,5	8,1	12,0	12,8	17,5	10,6	5,4	13,0	7,3	6,0	9,4
01/01/95	10,2	13,4	9,3	11,2	11,2	6,2	8,7	7,4	8,2	10,3	8,6	12,5	13,0	18,5	15,3	5,8	13,7	7,3	6,4	10,0
01/01/96	10,2	13,4	9,3	11,6	11,5	6,2	8,9	7,3	8,4	10,4	8,7	14,3	14,4	15,6	14,6	6,0	14,3	7,5	6,6	10,5
01/01/97	9,8	13,3	9,1	11,7	11,9	6,3	9,3	7,4	8,5	11,3	8,3	12,9	14,6	14,2	-	5,9	13,8	7,1	6,5	10,5
01/01/98	9,7	13,4	9,2	11,8	12,0	6,2	9,5	7,4	8,3	10,7	8,3	12,6	15,5	13,7	-	6,0	14,3	7,0	6,6	10,6
01/01/99	9,1	13,0	9,2	12,2	12,4	5,9	9,5	6,8	8,8	11,2	8,0	12,3	16,3	12,9	-	6,8	15,2	7,0	6,7	11,1
07/09/99	8,6	12,7	8,9	12,0	12,5	5,6	9,5	6,5	8,9	11,7	8,2	12,0	17,0	13,7	-	6,8	15,8	7,4	8,9	11,4
01/10/99	8,5	12,8	9,0	12,0	12,6	5,6	9,6	7,0	8,8	11,7	-	-	-	13,8	-	7,3	-	-	8,9	11,4
01/01/00	8,1	12,8	9,2	11,9	12,6	5,4	9,8	7,7	8,7	11,9	-	-	-	14,0	-	7,3	-	-	9,1	11,6
01/04/00	7,6	12,8	9,2	12,1	12,8	5,2	9,9	7,9	8,8	12,0	-	-	-	14,3	-	7,3	-	-	9,4	11,7
01/07/00	7,3	12,8	9,2	12,3	12,9	5,1	10,0	8,1	9,1	11,8	-	-	-	14,5	-	7,2	-	-	9,6	12,3
01/10/00	7,1	12,8	9,2	12,4	13,9	5,0	10,1	8,3	9,1	10,5	-	-	-	14,8	-	7,2	-	-	9,9	12,6
01/01/01	7,0	12,8	9,2	12,4	14,3	4,9	10,2	8,4	9,2	9,0	-	-	-	15,5	-	7,1	-	-	10,0	12,2
01/04/01	6,8	12,8	9,2	12,2	15,0	4,9	10,3	8,4	9,3	9,3	-	-	-	15,8	-	7,1	-	-	10,3	11,7

Fuente: Direcci n General de Transportes por Carretera

4.4. Evolución de la oferta

La oferta, capacidad total de carga, se obtiene multiplicando los vehículos autorizados por su capacidad de carga media, siendo la evolución acorde al del número de autorizaciones.

SERVICIO PÚBLICO

OFERTA DE TRANSPORTE (Tn)

		VEHÍCULOS PESADOS						VEHÍCULOS LIGEROS					
	TOTAL	TOTAL	NACIONAL	COMARCAL	LOCAL	AUTONÓMICO	PROVINCIAL	TOTAL	NACIONAL	COMARCAL	LOCAL	AUTONÓMICO	PROVINCIAL
01/01/93	2.830.545	2.625.971	1.726.455	483.438	381.318	24.803	9.957	204.574	77.037	52.407	55.791	18.215	1.124
01/01/94	2.765.227	2.573.298	1.688.095	472.109	375.372	27.926	9.797	191.929	76.783	42.591	54.540	16.904	1.111
01/01/95	2.659.762	2.482.127	1.651.793	453.796	338.338	29.518	8.681	177.635	77.710	33.568	50.280	15.248	830
01/01/96	2.759.979	2.581.065	1.692.060	478.611	367.628	33.269	9.497	178.915	81.343	29.345	51.326	16.078	822
01/01/97	2.718.593	2.566.547	1.670.886	478.427	367.751	41.556	7.928	152.046	77.459	17.226	41.197	15.486	678
01/01/98	2.938.127	2.767.468	1.751.358	519.676	434.790	52.647	8.996	170.659	85.645	16.861	49.232	18.118	804
01/01/99	2.981.404	2.822.147	1.736.894	521.654	525.776	31.231	6.592	159.257	115.472	5.901	26.397	11.091	397
07/09/99	3.179.252	3.000.825	1.789.176	552.891	616.949	35.449	6.360	178.426	141.789	5.879	26.378	4.018	364
01/10/99	3.193.060	3.014.204	1.827.412	550.049	594.204	36.210	6.330	178.856	174.466	-	-	4.026	364
01/01/00	3.298.654	3.117.541	1.963.508	544.263	564.638	38.945	6.188	181.113	176.748	-	-	4.002	363
01/04/00	3.363.225	3.184.651	2.052.143	532.089	551.535	43.220	5.664	178.574	174.553	-	-	3.735	286
01/07/00	3.419.675	3.246.588	2.125.482	524.875	543.665	47.906	4.659	173.087	169.252	-	-	3.619	216
01/10/00	3.471.755	3.299.895	2.180.956	522.627	546.651	49.168	494	171.861	168.063	-	-	3.617	181
01/01/01	3.565.222	3.393.349	2.271.713	520.696	547.360	53.179	402	171.873	168.082	-	-	3.650	141
01/04/01	3.672.548	3.499.221	2.365.775	523.196	556.087	53.756	407	173.327	169.700	-	-	3.503	124

Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera

SERVICIO PÚBLICO. VEHÍCULOS PESADOS

OFERTA DE TRANSPORTE (Tn)

		VEHÍCULOS PESADOS											
		RÍGIDOS						TRACTORES					
	TOTAL	TOTAL	NACIONAL	COMARCAL	LOCAL	AUTONÓMICO	PROVINCIAL	TOTAL	NACIONAL	COMARCAL	LOCAL	AUTONÓMICO	PROVINCIAL
01/01/93	2.625.971	1.065.445	446.554	367.927	225.280	18.367	7.317	1.560.526	1.279.901	115.511	156.037	6.435	2.640
01/01/94	2.573.298	1.008.456	412.617	345.315	223.164	20.155	7.206	1.564.842	1.275.478	126.794	152.208	7.771	2.591
01/01/95	2.482.127	920.892	376.421	316.801	200.620	20.681	6.369	1.561.234	1.275.373	136.995	137.718	8.837	2.311
01/01/96	2.581.065	887.426	343.785	308.583	206.759	21.882	6.418	1.693.639	1.348.275	170.028	160.869	11.387	3.079
01/01/97	2.566.547	830.650	311.669	287.737	201.123	24.779	5.341	1.735.897	1.359.216	190.690	166.627	16.777	2.587
01/01/98	2.767.468	839.704	293.124	289.008	223.072	28.812	5.687	1.927.764	1.458.234	230.668	211.718	23.835	3.309
01/01/99	2.822.147	791.504	264.181	262.719	245.869	14.662	4.072	2.030.643	1.472.713	258.935	279.906	16.569	2.519
07/09/99	3.000.825	816.451	257.094	263.235	275.830	16.476	3.816	2.184.374	1.532.082	289.657	341.119	18.972	2.544
01/10/99	3.014.204	817.789	260.990	262.492	273.782	16.689	3.835	2.196.415	1.566.422	287.556	320.422	19.521	2.495
01/01/00	3.117.541	828.238	275.653	260.622	270.317	17.803	3.842	2.289.303	1.687.854	283.640	294.321	21.141	2.347
01/04/00	3.184.651	830.648	287.875	253.350	265.989	19.993	3.441	2.354.003	1.764.269	278.739	285.546	23.227	2.223
01/07/00	3.246.588	833.519	296.389	248.652	263.275	22.249	2.955	2.413.069	1.829.093	276.223	280.391	25.657	1.704
01/10/00	3.299.895	840.159	304.328	246.793	265.789	22.854	395	2.459.736	1.876.628	275.834	280.861	26.313	99
01/01/01	3.393.349	849.729	311.498	245.692	267.440	24.797	303	2.543.620	1.960.215	275.004	279.920	28.382	99
01/04/01	3.499.221	864.801	323.044	245.391	270.838	25.219	308	2.634.421	2.042.732	277.805	285.249	28.537	99

Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera

5. DEMANDA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

5.1. Características de la demanda

Según estimaciones del Ministerio de Fomento (D.G. de Transportes por Carretera y Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera) el 90 % de las toneladas-kilómetro transportadas por carretera son realizadas por vehículos de servicio público.

DEMANDA DE TRANSPORTE EN VEHÍCULOS PESADOS

Millones de Tn-Km.

	1996	1997	1998	1999	2000
VEHÍCULOS PESADOS	186.403	191.425	221.070	231.087	260.302
SERVICIO PÚBLICO	165.621	171.306	194.773	204.409	232.021
	88,9%	89,5%	88,1%	88,5%	89,1%
SERVICIO PRIVADO	20.782	20.119	26.297	26.678	28.282
	11,1%	10,5%	11,9%	11,5%	10,9%

Fuente: Direcci n General de Transportes por Carretera

De las toneladas transportadas por vehículos de servicio público cerca de un 70 % se desplazan intrarregionalmente. En consecuencia, cerca del 70 % de las toneladas transportadas son cautivas de la carretera, no siendo posible su trasvase a otros modos de transporte.

SERVICIO PÚBLICO

TRANSPORTE INTERURBANO POR CARRETERA

Porcentaje sobre el total anual

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
TOTAL (toneladas)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
INTERIOR	96,6%	96,2%	95,7%	95,1%	95,0%	95,0%	94,8%
Intrarregional	68,7%	69,6%	67,6%	66,5%	66,9%	66,6%	68,1%
Interregional	27,9%	26,6%	28,1%	28,6%	28,1%	28,4%	26,7%
INTERNACIONAL	3,4%	3,8%	4,3%	4,9%	5,0%	5,0%	5,2%
TOTAL (toneladas - kilómetro)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
INTERIOR	80,3%	76,9%	75,0%	72,0%	70,8%	70,4%	70,5%
Intrarregional	21,3%	20,4%	19,9%	17,6%	17,8%	17,7%	18,3%
Interregional	59,0%	56,5%	55,1%	54,4%	53,0%	52,7%	52,2%
INTERNACIONAL	19,7%	23,1%	25,0%	28,0%	29,2%	29,6%	29,5%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercanc as por Carretera (Ministerio de Fomento)

En el transporte interior en servicio público cerca del 50 % de las toneladas transportadas se desplazan menos de 50 kilómetros.

SERVICIO PÚBLICO

TRANSPORTE INTERIOR INTERURBANO POR CARRETERA

Toneladas transportadas según intervalos de distancia (1999)

	DISTRIBUCIÓN
TOTAL	**100,0%**
Menos de 50 km	49,2%
De 50 a 149 km	23,5%
De 150 a 500 km	19,2%
Más de 500 km	8,1%

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercanc as por Carretera (Ministerio de Fomento)

5.2. Kilómetros recorridos anualmente por los vehículos pesados

Los datos de este apartado se han obtenido de los informes mensuales que la Inspección General del Transporte Terrestre emite a partir de los controles de los discos tacógrafos.

La media de kilómetros anuales realizados por los vehículos ha aumentado en los últimos años. En consecuencia, la modificación del régimen de otorgamiento de las autorizaciones de ámbito nacional para vehículos pesados no ha producido ningún efecto negativo a este respecto, lo que pone de manifiesto el ajuste que se está produciendo entre la oferta y la demanda de transporte público por carretera.

KILÓMETROS RECORRIDOS POR LOS VEHÍCULOS PESADOS DE SERVICIO PÚBLICO Y ÁMBITO NACIONAL

Evolución anual (km / Vehículo / año)

	1996	1997	1998	1999	2000
TRACTORES	119.596	120.041	129.048	129.898	131.905
RÍGIDOS					
18 Tm < CARGA ÚTIL	92.780	100.650	96.278	93.881	101.526
10 Tm < CARGA ÚTIL <= 18 Tm	94.620	92.966	100.118	99.308	95.589
3,5 Tm < CARGA ÚTIL <= 10 Tm	84.408	88.057	109.426	100.070	97.263

Fuente: Inspección General del Transporte Terrestre (datos de los discos tac grafos).

5.3. Evolución de la demanda

La demanda de transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados se ha estimado a partir de:

- La oferta de transporte (toneladas), calculada en función del número de vehículos autorizados y de la capacidad de carga media de dichos vehículos. Para la estimación de la demanda de cada año, se toma la oferta media de principio y final de año.

- Los kilómetros anuales recorridos por los vehículos, datos obtenidos por la Inspección General del Transporte Terrestre a partir de los controles de los discos tacógrafos.

- Porcentaje de vehículos circulando en carga, datos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, obtenidos en los controles realizados en las carreteras españolas, complementados con informaciones de la "Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera".

- El porcentaje de ocupación de la capacidad de carga para las operaciones en carga, datos de la "Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera".

En general se observa un incremento importante en los últimos años de la demanda de transporte de mercancías por carretera.

SERVICIO PÚBLICO

DEMANDA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (Millones de Tn-Km)

		1996	1997	1998	1999	2000
DEMANDA DE TRANSPORTE (Millones de Tn-Km)		169.175	175.248	199.700	209.115	238.794
VEHÍCULOS PESADOS	**TOTAL**	165.621	171.306	194.773	204.409	232.021
	NACIONAL	133.195	137.261	151.760	162.206	188.554
	COMARCAL	18.795	19.234	23.294	22.184	22.604
	LOCAL	11.894	12.736	17.566	18.338	18.790
	AUTONÓMICO	1.469	1.825	1.888	1.484	1.971
	PROVINCIAL	268	249	265	197	102
VEHÍCULOS LIGEROS	**TOTAL**	3.554	3.942	4.927	4.705	6.773
	NACIONAL	2.076	2.143	2.950	3.961	6.632
	COMARCAL	449	434	397	103	-
	LOCAL	713	921	1.055	368	-
	AUTONÓMICO	304	428	509	263	133
	PROVINCIAL	12	15	17	11	7

Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera

Nota: El 8 de septiembre de 1999 desaparecen las autorizaciones de ligeros de ámbitos comarcal y local

5.4. Índice de actividad de los vehículos pesados

En el apartado anterior se presentó la evolución de la actividad total (demanda) del transporte de mercancías en vehículos pesados de servicio público. No obstante, interesa conocer, además, la evolución del aprovechamiento de la oferta. Con este fin, se utiliza el ratio demanda/oferta, así se consigue conocer la productividad por tonelada ofertada. Este ratio se toma con índice 100 para el año 1996.

Se observa una tendencia creciente del ratio de actividad en los últimos años, lo cual nos indica un mayor aprovechamiento de la oferta existente. La actividad de los vehículos pesados de servicio público ha aumentado un 10,8% en los últimos 4 años.

Este crecimiento es muy significativo en el servicio público de ámbito nacional, ya que en los últimos 4 años se ha conseguido una mejora del 12,4% en el aprovechamiento de la oferta. En consecuencia, la evolución del número de autorizaciones de los años 1999 y 2000 no ha supuesto una merma en la actividad media de los vehículos.

En el año 1998, y por efecto de la contingentación de las autorizaciones de servicio público y ámbito nacional, se produjo un aumento importantísimo del ratio de actividad, especialmente en el servicio privado y también en los ámbitos reducidos del servicio público, motivado por el fuerte incremento de la demanda, que no podía ser satisfecha con los vehículos pesados de servicio público y ámbito nacional.

En los años 1999 y 2000, en el servicio privado se produce un fuerte descenso en el aprovechamiento de la oferta existente, y un ligero descenso en los ámbitos reducidos del servicio público. Esto se debe a la descontingentación de las autorizaciones de servicio público y ámbito nacional, ya que, este tipo de vehículos recuperan la demanda que, en años anteriores, no podían satisfacer, y consecuentemente era satisfecha por otro tipo de vehículos.

SERVICIO PÚBLICO. VEHÍCULOS PESADOS

RATIO DE ACTIVIDAD (DEMANDA / OFERTA)

Índice=100 para el año 1996

	1996	1997	1998	1999	2000
TOTAL	100,0	99,8	108,3	107,0	110,8
NACIONAL	100,0	101,3	109,8	110,7	112,4
COMARCAL	100,0	98,1	113,9	106,0	108,1
LOCAL	100,0	98,1	113,1	104,0	104,5
AUTONÓMICO	100,0	98,7	114,6	107,7	108,9
PROVINCIAL	100,0	95,9	110,6	100,5	100,4

Fuente: Direcci n General de Transportes por Carretera

La productividad y eficiencia del servicio público es superior a la del servicio privado, como queda reflejado en la tabla siguiente.

ANÁLISIS COMPARATIVO DEL TRANSPORTE PÚBLICO - PRIVADO

	PÚBLICO	PRIVADO
Antigüedad de la flota (01-04-2001)		
TRACTOR Nacional	4,9	9,5
RÍGIDO Nacional	6,8	10,6
Número de autorizaciones (01-04-2001)		
Pesados	58%	42%
Ligeros	16%	84%
Kilómetros recorridos en carga por los vehículos pesados (2000)	78%	70%
Recorrido medio de la mercancía en vehículo pesado en km (1999)	194	68
Interior	144	65
Internacional	1.111	533
Toneladas transportadas en vehículo pesado (1999)	75%	25%
Toneladas- kilómetro producidas en vehículo pesado (2000)	89%	11%

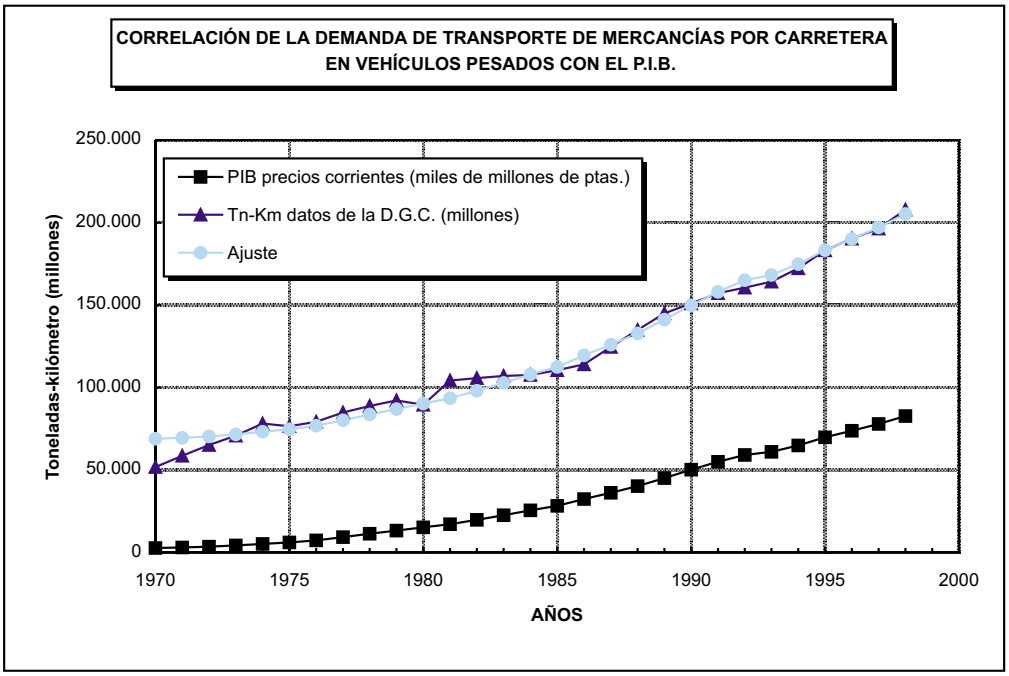
5.5. Correlación de la demanda con magnitudes macroeconómicas

En este apartado se correlaciona la demanda de transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados con magnitudes macroeconómicas. Esta correlación se realiza con la serie histórica de las estimaciones de la demanda realizada por la D.G. de Carreteras ya que la serie de la D.G.T.C. es muy corta, además, en los últimos años los resultados de las dos fuentes son del mismo orden de magnitud. De las correlaciones realizadas la que se ajusta mejor a la demanda es la de P.I.B. a precios corrientes, siendo el ajuste muy bueno para los últimos años.

La correlación realizada ha dado los siguientes resultados:

Demanda (millones de Tn-Km) = 64.400 + 1,70420 x $PIB_{\text{precios corrientes}}$ (miles de millones de pesetas)

Coeficiente de determinación (r^2)= 0,9848
Error de la estima = 5.617,64



Fuente: Direcci n General de Transportes por Carretera

6. ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE LAS AUTORIZACIONES DE VEHÍCULOS PESADOS DE SERVICIO PÚBLICO DESDE LA ENTRADA EN VIGOR DE LA O.M. DE 24 DE AGOSTO DE 1999

En el período comprendido entre el 8 de septiembre de 1999 y el 1 de abril del año 2001 el número de autorizaciones de vehículos pesados de servicio público ha pasado de 151.149 a 173.342. Sin embargo, este incremento de 22.193 autorizaciones no es debido a la descontingentación de las autorizaciones de ámbito nacional, ya que, el incremento de las mismas se produce desde principios de 1997 como consecuencia del incremento de la demanda. Si se hubiera mantenido el crecimiento del número de autorizaciones del año 1999 (hasta la entrada en vigor de la liberalización) al 1 de abril de 2001 el número sería de 170.800, la diferencia de las reales con éstas es de 2.542 autorizaciones. Este incremento es muy pequeño, ya que representa un 1,7 % del número de autorizaciones existentes a la entrada en vigor de la "O.M.".

Sin embargo, dicha norma si que ha tenido cierta influencia en la distribución de las autorizaciones por ámbitos. El crecimiento de las autorizaciones hasta la descontingentación se producía en las de ámbito local, ya que no estaban contingentadas. Después de la entrada en vigor de la "O.M." el incremento se produce en las de ámbito nacional y, además, algunos de los vehículos con autorizaciones de ámbitos reducidos, especialmente locales, prescinden de ellas al solicitar de ámbito nacional. Por todo ello, el incremento de las autorizaciones de ámbito nacional ha sido de 25.895, mientras que las de ámbito reducido han descendido en 3.702.

La influencia positiva que la nueva ordenación está produciendo se comprueba en varios aspectos estudiados en este informe:

- **Aumento de los kilómetros recorridos anualmente por los vehículos.**

  Los kilómetros recorridos anualmente por los vehículos han mantenido, después de la descontingentación, la tendencia creciente de los últimos años. Se ha pasado en los tractores de ámbito nacional de realizar una media de 119.596 kilómetros en 1996 a 131.905 en el 2000.

  De los datos anteriores se desprende que, a pesar de haber experimentado un ligero crecimiento la oferta de transporte en vehículo pesado de ámbito nacional, los kilómetros medios recorridos por el conjunto de la flota también han aumentado. Esto sólo puede explicarse por el hecho de que los crecimientos de la demanda no podían ser absorbidos por el parque existente con anterioridad al cambio normativo efectuado, que se encontraba próximo a un aprovechamiento ideal. Por consiguiente, los incrementos en la demanda se han atendido con nuevos vehículos, lográndose un mayor equilibrio entre ésta y la oferta existente.

- **Crecimiento de la demanda de transporte.**

  La demanda de transporte de mercancías en vehículo pesado ha crecido por encima de la oferta desde el año 1996. Se ha pasado de un ratio de actividad (demanda / oferta) de 100 en 1996 a 107,0 en 1999 y 110,8 en el año 2000. Es decir, se ha conseguido una mejora en el aprovechamiento de la oferta, a pesar del crecimiento de esta.

Otros datos que demuestran los efectos beneficiosos que, sobre la oferta de transporte público de mercancías, ha tenido la aplicación de la O.M. de 24 de agosto de 1999, son los siguientes:

- **Tendencia a la especialización de la oferta.**

  El número de autorizaciones de vehículos rígidos está aumentando, lo que supone un cambio radical en la tendencia, observada durante los últimos años, de progresiva reducción de este tipo de vehículos en el mercado del transporte público de ámbito nacional en vehículo pesado. En consecuencia, los criterios para la elección del vehículo óptimo para la empresa han dejado de tener en cuenta el condicionante de escasez de autorizaciones y la necesidad de sacar el máximo provecho a las mismas mediante su adscripción a vehículos con una mayor capacidad de carga, para centrarse exclusivamente en criterios de eficiencia y adaptación al mercado. Por otro lado, la situación anterior de escasez de vehículos rígidos, había obligado a numerosas empresas a recurrir al transporte privado mediante la adquisición de camiones adecuados a sus necesidades de transporte. En consecuencia, se está adecuacuando el tipo de vehículo al que se adscribe la autorización a los requerimientos de la demanda y a las necesidades de los clientes.

- **Proceso de concentración de la oferta.**

  El tamaño de las empresas está aumentando. Tan sólo en el plazo comprendido entre el 8 de septiembre de 1999 y el 1 de abril del año 2001, la media de autorizaciones de vehículos pesados de ámbito nacional por empresa ha pasado de 1,93 a 2,47. Asimismo, ha disminuido el porcentaje de empresas con un vehículo pesado de ámbito nacional, pasando del 74,6 % de las empresas al 64,3 %.

- **Disminución de la edad media de los vehículos autorizados.**

  La edad media ha disminuido de forma importante, pasando desde el 7 de septiembre de 1999 al 1 de abril de 2001 de 5,6 a 4,9 años en los tractores y de 8,6 a 6,8 en los rígidos.