

# **El transporte en España, un sector estratégico**

## ***Informe sobre la aportación del transporte y sus retos futuros***

### **Resumen Ejecutivo**

El objetivo de este informe es analizar la aportación del transporte español a la sociedad y sus principales retos respecto a Europa y al resto del mundo, y para ello se analizan algunos aspectos críticos.

El transporte de viajeros y mercancías en España es un sector económico de una enorme y creciente importancia estratégica para la industria, el comercio y la movilidad de las personas. Sin embargo, a menudo se desconoce el valor de su aportación a la mejora y al equilibrio de la economía española, aspectos tratados en este documento.

Un sector del transporte fuerte, abierto y competitivo puede ser un instrumento clave para evitar que España se convierta en un mero destino turístico, para retener la actividad económica y generar otras nuevas en una Europa que tiende a tornarse importadora de las mercancías producidas en terceros países, especialmente en China y extremo Oriente. Para que, en suma, España pueda aprovechar sus bazas como plataforma logística internacional.

Esta reflexión se inscribe en otra más amplia sobre las opciones estratégicas del país, a las que el transporte puede servir como instrumento, especialmente si se quiere evitar el predominio de un modelo económico turístico intensivo. Pero, junto a su potencial estratégico, el transporte adolece de importantes problemas que deben afrontarse claramente, sin obviar la cierta contradicción entre un desarrollo vigoroso del transporte de mercancías y la prioridad al transporte de viajeros derivada de otras vocaciones económicas como las más inmateriales (ligadas a la sociedad del conocimiento) y las residenciales y turísticas.

Para cumplir su objetivo, el informe analiza en primer lugar los condicionantes externos e históricos del sector del transporte en España. A continuación, se tratan algunos grandes retos futuros estratégicos y, finalmente, se presentan también algunas conclusiones o recomendaciones obtenidas del propio análisis.

# **I. Los condicionantes del sistema de transporte español**

## ***1. Las características territoriales y económicas del país***

El modelo territorial español se caracteriza, al igual que el europeo, por una concentración de la población en áreas metropolitanas. Por su parte, el sistema de transporte presenta contradicciones históricas con el modelo territorial y económico que constituye su soporte. La realidad es que los flujos de viajeros y mercancías no siguen un patrón centralizado, sobre todo porque las relaciones económicas exteriores tanto con la Unión Europea como con terceros países otorgan aún más importancia a la periferia. Finalmente, hay que destacar que, en el caso de los viajeros, el sector turístico ha tenido y sigue teniendo una gran incidencia sobre el sistema de transporte español.

## ***2. Las políticas de transporte***

Históricamente, se ha producido una incoherencia entre las políticas de transporte aplicadas en España, el modelo territorial y los objetivos de la Unión Europea. Las infraestructuras de transporte se han diseñado con estructura radial y se continúan gestionando de manera bastante centralizada. Además, el sistema de transporte desarrollado ha tenido poco en cuenta la intermodalidad y las necesidades del transporte de mercancías a la hora de planificar la red de transporte ferroviario y, aún hoy, se presta una atención prioritaria al tráfico de viajeros.

## ***3. El condicionante futuro: la sostenibilidad***

El transporte debe contribuir al desarrollo y a la sostenibilidad del sistema económico y social. Para ello, existe la necesidad de cambiar las pautas de movilidad. Pero además, un segundo elemento crucial para intentar hacer compatible transporte y sostenibilidad es la intermodalidad. En cualquier caso, el hecho es que las empresas de transporte van a tener que incluir la sostenibilidad de una manera no epidérmica sino profunda en sus planes operativos y en la elaboración de sus ofertas.

## **II. Relevancia económica del sector**

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

El sector del transporte en España representaba en el año 2000 un 5,6% (28.010 millones de Euros) del valor añadido bruto de la economía en precios constantes de 1995. Según datos del Ministerio de Fomento, ocupaba en 2001 a 965.400 personas (de ellos, 765.000 asalariados), que suponían el 5,9% del total de la población ocupada. En la Unión Europea de los 15, el transporte (incluyendo el ejercido por cuenta propia) supone aproximadamente el 5% del valor añadido bruto y emplea a unos 6 millones de personas (el 4% de la población ocupada).

Además, el transporte se ha convertido en una industria estratégica para una economía crecientemente mundializada y esto debería también comportar una mayor consideración de las necesidades de este sector en las decisiones políticas y una mayor atención a los criterios empresariales en la actuación del sector público. A la hora de aplicar una estrategia en el sector y establecer prioridades, la opinión de las empresas puede ser capital para evitar expectativas irreales en los proyectos e inversiones públicas.

## **III. Algunos grandes retos y oportunidades del transporte en España**

### ***5. El papel de los puertos en el comercio mundial***

Dentro del comercio internacional por vía marítima, el Mediterráneo va a ganar importancia en la ruta Asia-Europa y en la relación con el norte de África. En esa fachada se presenta ahora la mayor oportunidad para los grandes puertos españoles. Debido a la congestión en la fachada norte europea, la consolidación de puertos mediterráneos competitivos va a permitir que las grandes navieras se decidan a privilegiar la entrada en Europa desde el sur.

Un segundo mercado de fuerte potencial de desarrollo: el transporte marítimo de corta distancia (TMCD). Otros mercados emergentes son el de cruceros y el de servicios logísticos vinculados al transporte marítimo. La creación de las llamadas Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) ha respondido a la intención de modernización de los puertos y de acercamiento entre éstos y el sector de los operadores logísticos.

Las autoridades portuarias son, por su relevancia (gestionan el puerto y la concesión de actividades), dimensión e implicación (tienen su suerte ligada a ese puerto), unos actores imprescindibles en el desarrollo de los puertos. Máxime cuando ese desarrollo se va a producir en condiciones crecientes de competitividad entre puertos. Pero, para poder ejercer su capacidad de *partenariado* o incluso de liderazgo en la comunidad portuaria, necesitan un alto grado de autonomía.

## **6. El transporte terrestre en el contexto europeo**

El ferrocarril, en España, tiene una utilización escasa para el tráfico de mercancías; pero su problema es de oferta, no de demanda. En la ecuación  $\text{Servicio} = \text{Infraestructura} + \text{Capacidad} + \text{Oferta}$  (fiable y adaptada), que necesita resolver sobre todo el transporte ferroviario de mercancías (aunque también el de viajeros), el primer paso es la infraestructura y el primer objetivo debe ser la conexión ferroviaria con Europa.

Hay varias propuestas en España sobre las infraestructuras ferroviarias prioritarias que serían necesarias para resolver el problema del tráfico de mercancías. Pero faltan un gran debate y un acuerdo para ejecutar las soluciones lo más rápidamente posible y, en primer lugar, para resolver la permeabilidad de los Pirineos.

El transporte ferroviario de viajeros y mercancías son mercados que presentan requerimientos incluso opuestos. Por tanto, resulta necesario evitar supeditaciones y garantizar que en las conexiones con Europa como en la red interna se dispongan de itinerarios con capacidad suficiente para las mercancías. Esto requiere también actuaciones ante la unión Europea para que Francia no sea un cuello de botella que haga inútiles las inversiones españolas. Además, la aparición de una oferta ferroviaria adaptada a las necesidades del mercado exige una apuesta decidida y proactiva en favor de la introducción de competencia en el mercado.

El transporte por carretera es y seguirá siendo vital para la economía española y para su vinculación con Europa. De forma inmediata, el sector necesita aumentar su competitividad y conseguir una aplicación flexible del Reglamento 3820 sobre tiempos de conducción y descanso para países periféricos como España.

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

## **7. La intermodalidad en España**

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

La accesibilidad a los puertos es crítica y es un hecho que en ellos no hay buenas condiciones de intermodalidad por razones históricas y de mentalidad. El cambio necesario requiere la mejora de la interconexión, para que tanto la carretera como el ferrocarril dispongan de unas buenas instalaciones –de auténticos *truck centers*– en los puertos. Una buena intermodalidad portuaria exige la mejora de la interoperabilidad, mediante el uso de sistemas de gestión de terminales ferroviarias y de corredores intermodales de transporte con el interior apoyados en depots interiores y puertos secos. Es preciso también que las comunidades portuarias definan estrategias intermodales para gestionar las redes ferroviarias internas a los puertos y para solucionar los conflictos entre los diferentes intereses en presencia.

Los aeropuertos son los eslabones más presionados en las cadenas de transporte aéreo. Se les exige un ajuste en los costes de los servicios en tierra así como un aumento de la calidad de los servicios, empezando por la accesibilidad a las instalaciones. En esas condiciones, para el despliegue de su negocio, los aeropuertos necesitan una mayor vinculación a las economías de su entorno y una mayor autonomía para definir y ejecutar estrategias intermodales competitivas.

## **8. La gestión de la movilidad de personas y mercancías en áreas metropolitanas**

Actualmente, buena parte de los problemas de coordinación, accesibilidad y funcionamiento del transporte se registran en las grandes ciudades y áreas metropolitanas. La congestión es un peligro real para la eficiencia y la calidad de los servicios de viajeros y mercancías. En las áreas urbanas hay que combinar soluciones que aumenten la oferta de infraestructuras y de servicios de transporte público de calidad con otras que disminuyan la movilidad tanto de viajeros como de mercancías. La gran deficiencia es que no se otorga suficiente atención y prioridad a las mercancías y se desconocen bastante su lógica y sus efectos sobre la movilidad general.

## **9. El reto tecnológico y la formación**

Existe una brecha entre la oferta de tecnologías de la información y la comunicación (TIC) para el transporte y la capacidad de las empresas del sector para incorporarlas. Esto se debe, todavía en buena parte, a deficiencias en la formación del personal. Y también obedece a la falta de una estrategia que sea capaz de transformar las aplicaciones tecnológicas en nuevos servicios con valor añadido para la empresa de transporte y para sus clientes. Es necesario definir y acordar un esquema coherente y a largo plazo en el que se inserten todas las modalidades de formación, dando prioridad a la reglada.

## **IV. Resumen y conclusiones**

El transporte español es un sector cuya situación actual es consecuencia, de las características territoriales y económicas del país y de las políticas de transporte aplicadas. A estos condicionantes históricos hay que añadir ahora el de la sostenibilidad.

En una situación de mercados abiertos y competitivos, la atención prioritaria a los factores críticos analizados en los puntos anteriores y la aplicación de soluciones en la línea de las esbozadas contribuirán a aumentar las posibilidades de éxito.

A modo de conclusiones generales del análisis efectuado, puede afirmarse que:

- 7 El sector del transporte es una industria estratégica, y lo será todavía más en una economía mundializada. Resulta inevitable y necesario contar con el sector, tanto para el enfoque de los problemas como para solucionarlos. La liberalización no debe excluir la apuesta decidida por fomentar el transporte español, como se hace con sectores industriales.
- 7 Se trata de un sector clave para nuestra inserción en Europa y para nuestra posición económica mundial como plataforma logística intercontinental y como apuesta geoestratégica y socioeconómica. Es hoy para la economía una herramienta similar a lo que representó en tiempos pasados la localización de empresas extranjeras en España. Se necesitan buenas infraestructuras, pero también empresas españolas que, sin hipotecas exteriores, se comprometan con el futuro industrial y logístico (y no sólo turístico) del país.
- 7 Se deben establecer prioridades temporales. Se requiere visión de conjunto, como hace el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte del Ministerio de

Fomento. Pero hay que centrarse en lo esencial y trabajar con prioridades claras y a tiempo.

- 7 ¡Viajeros... y también mercancías! Hay que mejorar el transporte público de viajeros, pero también es necesario practicar una discriminación positiva hacia el tráfico de mercancías, que asegura la circulación económica.

En suma, es preciso captar y concienciarse de la verdadera fisonomía e importancia económica y estratégica del transporte en España. Y, en consecuencia, apoyarlo en el nuevo entorno competitivo –como se viene haciendo con industrias incluso no tan estratégicas– para que desempeñe un papel aún más importante en el desarrollo económico equilibrado y en el posicionamiento mundial del país.