

Jornada Tècnica:

Línies de futur en el sector del transport:

Les modificacions de las LOTT (Llei d'ordenació del transport terrestre)

"Expectatives i nous reptes del sector empresarial de la logística i el transport de mercaderies"

Eugenio Mañes Orduña.
Secretario General TRANSCALIT

FED. CAT. TTES DE BARCELONA TRANSCALIT.

- ❑ Integrada por diez Asociaciones Sectoriales Federadas, que engloban todas las especialidades del transporte de mercancías. (MMPP, MUDANZAS, GRUAS, ATF, ATC, TRANSPORTE DISCRECIONAL, INTERNACIONAL, TRANSECO, CONTENEDORES, PORTAVEHÍCULOS)
- ❑ Integra a más de 430 empresas afiliadas.
- ❑ Dan trabajo a más de 6.000 personas.
- ❑ Agrupan más de 7.000 Vehículos directamente y más de 10.000 de forma indirecta.

TRANSCALIT

- **Es la organización empresarial del sector con mayor representatividad en la provincia de Barcelona .**
- **Es la organización patronal mayoritaria en la Negociación del Convenio Sectorial.**
- **Esta afiliada a FOMENT y forma parte de su Junta Directiva.**
- **En el Grupo de Trabajo de Transportes de la Cámara de Comercio de Barcelona .**
- **En la Junta Arbitral de Transportes de Catalunya como vocal en representación de las empresas de Transportes.**
- **Forma parte de las siguientes organizaciones de Transportes CETCAT, CONETRANS, FEDAT Y CÉTM. Integrada en los órganos de dirección de las mismas Juntas Directivas, Comités Ejecutivos....**
- **Participa en el Ayuntamiento de Barcelona, en la Dirección General de Transports i Mobilitat, Servei Català de Trànsit de la Generalitat de Catalunya en representación del Sector en los diferentes grupos de trabajo (Mobilitat, Ordenación, Inspección..etc)**

- **...y EL AÑO PASADO CUMPLIO SU 50 ANIVERSARIO**

EL SECTOR DEL TRANSPORTE

- Según la Contabilidad Nacional de España , en 2.009 el sector del transporte aportó el 4,2% del VAB nacional (precios corrientes).
- La aportación más importante a este sector corresponde:
 - Transporte Terrestre Carretera , Ferrocarril y Tubería 56,8%
 - Transporte Aéreo 6,3 %
 - Transporte Marítimo 1,6%
 - Almacenamiento y Actividades anexas al transporte 35,2%.

EL SECTOR DEL TRANSPORTE

- Según la Encuesta de Población Activa, en el año 2.011 el sector del Transporte ocupó una media de 771.700 personas en España, lo que representa el 4,3% de la población ocupada estatal.
- El Transporte Terrestre sin incluir el ferrocarril ocupó a 500.500 personas, lo cual representa el 64,9% de los ocupados del sector del transporte.

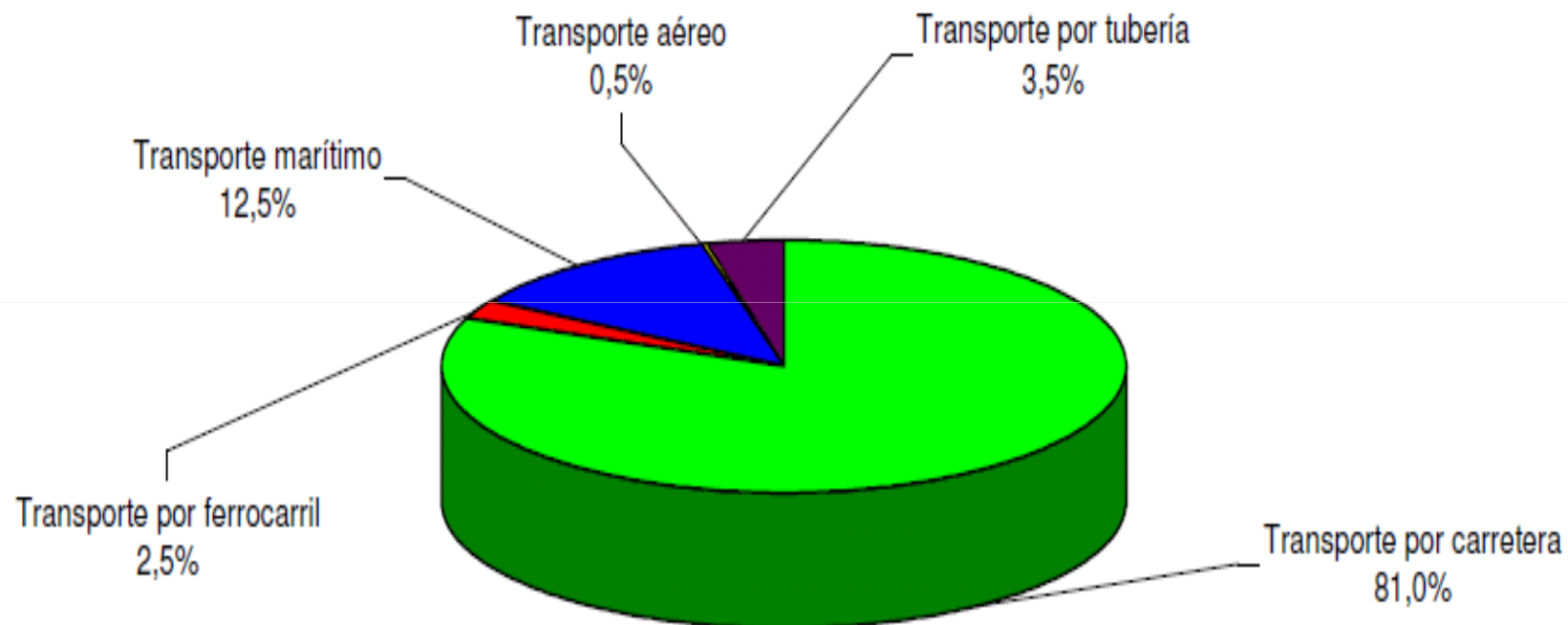
EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

- El sector del transporte por carretera tiene un carácter estratégico y tiene una incidencia importante en la economía estatal, aportó en el año 2.009 el 4,2% del VAB estatal y en el año 2.011 el 4,3% de la población ocupada estatal.

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

- Es el modo más utilizado en el transporte interior e interurbano de mercancías, realizando en el año 2.011 el 81% de las toneladas -kilometro producidas.
- En el año 2.011 el 94,8% de las Toneladas -Kilometro producidas se realizaron en vehículos de servicio público.

**DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE INTERIOR E INTERURBANO DE MERCANCÍAS SEGÚN
MODOS DE TRANSPORTE (Toneladas-Kilómetro)
Año 2011**



EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

- La estructura del sector del transporte de mercancías por carretera está formada por pequeñas y medianas empresas principalmente.
- Las diferentes normativas administrativas reguladoras del sector han provocado que desde el año 1996 al 2000 se hayan incrementado el número de autorizaciones y consecuentemente de vehículos por empresa, aunque haya sido un incremento decreciente.
- A partir de la crisis en 2.008 el número de autorizaciones va en descenso para caer sobre todo en 2.010 donde se produce un fuerte descenso en el número de autorizaciones. (Falta de visado y paralización flotas). En 2011 se produce un ligero aumento de número de vehículos autorizados.

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

- En el período de 1.999 a 2.013 la media de vehículos por empresa ha pasado de 1,93 a 3,40.
- Las empresas con un solo vehículo han pasado de ser el 74,6% en el año 1.999 a 51,1% en Enero de 2.013.
- La crisis ha favorecido nuevamente desde 2.009 a que se hayan incrementado las empresas con un solo vehículo en perjuicio de aquellas que tenían 3,4 y 5 vehículos.

1.6.2.2.- Evolución del número de empresas con autorizaciones de empresa.

NÚMERO DE EMPRESAS con autorizaciones de empresa

	SERVICIO PÚBLICO		SERVICIO PRIVADO
	MDP-E	MDL-E	MPC-E
01.07.2008	38.662	20.446	2.652
01.01.2009	68.681	36.686	4.201
01.07.2009	69.817	37.933	35.209
01.01.2010	70.104	38.189	59.862
01.07.2010	68.662	36.604	63.060
01.01.2011	66.294	34.067	64.040
01.07.2011	66.282	33.994	62.214
01.01.2012	65.998	33.882	59.378
01.07.2012	64.423	32.618	59.425
01.01.2013	62.086	30.868	60.246
01.07.2013	61.700	30.604	56.546

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre.

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

- La edad media de la flota se ha incrementado por dos razones; la primera debido a que , nuevamente la normativa ha convertido autorizaciones comarcales y locales en nacionales, y los vehículos destinados a la actividad para tráficos cortos eran más antiguos al realizar menos kilómetros; la segunda, debido a la crisis, a partir de 2.009 las flotas no se han podido renovar.

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

SERVICIO PÚBLICO

Edad media de los vehículos con tracción propia(años)

	VEHÍCULOS PESADOS										VEHÍCULOS LIGEROS					
	RÍGIDO					TRACTOR					MDL y MDP					MDSL
	Nac.	Com.	Local	Auton.	Prov.	Nac.	Com.	Local	Auton.	Prov.	Nac.	Com.	Local	Auton.	Prov.	Auton.
01-01-1993	10,0	13,2	9,4	10,3	10,1	5,7	7,5	6,3	7,3	8,4	5,0	12,3	6,6	5,9	8,2	-
01-01-1994	10,2	13,4	9,9	10,7	10,8	6,2	8,2	7,1	7,9	9,6	5,4	13,0	7,3	6,0	9,4	-
01-01-1995	10,2	13,4	9,3	11,2	11,2	6,5	8,7	7,5	8,4	10,6	5,8	13,7	7,3	6,4	10,0	-
01-01-1996	10,2	13,4	9,3	11,6	11,5	6,4	8,9	7,3	8,5	10,6	6,0	14,3	7,5	6,6	10,5	-
01-01-1997	9,8	13,3	9,1	11,7	11,9	6,4	9,3	7,5	8,5	11,3	5,9	13,8	7,1	6,5	10,5	-
01-01-1998	9,7	13,4	9,2	11,8	12,0	6,3	9,5	7,5	8,3	10,7	6,0	14,3	7,0	6,6	10,6	-
01-01-1999	9,1	13,0	9,2	12,2	12,4	6,0	9,5	6,8	8,8	11,2	6,8	15,2	7,0	6,7	11,1	-
07-09-1999	8,8	12,7	8,9	12,0	12,5	5,7	9,5	6,6	8,9	11,7	6,8	15,8	7,4	8,9	11,4	-
01-01-2000	8,1	12,8	9,2	11,9	12,6	5,4	9,8	7,7	8,7	11,9	7,3	-	-	9,1	11,6	-
01-01-2001	7,0	12,8	9,2	12,4	14,3	4,9	10,2	8,4	9,3	9,0	7,1	-	-	10,0	12,2	-
01-01-2002	6,5	12,9	9,3	12,0	15,1	4,8	10,5	8,6	9,6	11,5	7,2	-	-	10,5	11,9	-
01-01-2003	6,3	12,9	9,4	12,1	14,6	4,7	10,5	8,8	10,0	11,6	7,2	-	-	10,8	11,8	-
01-01-2004	6,2	13,0	9,5	11,9	13,2	4,7	10,6	8,8	10,4	13,1	7,4	-	-	10,9	12,0	2,6
01-01-2005	6,0	12,8	9,3	11,8	12,5	4,6	10,5	8,7	10,7	13,6	7,3	-	-	10,8	12,0	2,5
01-01-2006	6,0	12,9	9,3	11,3	13,5	4,7	10,5	8,8	10,8	13,2	7,4	-	-	9,7	12,3	3,6
01-01-2007	5,9	12,6	8,9	11,3	14,9	4,7	10,1	8,4	10,9	-	7,3	-	-	9,2	13,2	3,7
15-04-2007	5,9	12,6	9,0	11,1	15,2	4,7	10,1	8,4	10,7	-	7,2	-	-	9,1	13,2	3,6
01-01-2008	7,5	13,3	10,5	11,2	17,7	5,3	11,0	10,3	10,7	-	7,3	-	-	8,9	14,0	3,4
01-01-2009	8,6	15,6	25,0	11,4	18,7	5,7	12,5	19,4	11,0	-	7,6	-	-	8,6	13,4	3,7
01-01-2010	9,3	20,9	31,2	11,9	19,3	6,4	26,5	25,7	11,5	-	8,1	-	-	8,9	14,4	4,4
01-01-2011	9,6	22,0	32,5	12,2	-	6,7	35,0	26,5	12,0	-	8,3	-	-	9,3	14,9	5,0
01-01-2012	10,3	23,0	33,6	12,9	-	7,2	36,0	27,8	12,8	-	8,8	-	-	9,8	15,9	5,5

Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre

SERVICIO PÚBLICO

EDAD MEDIA DE LOS VEHÍCULOS AUTORIZADOS CON TRACCIÓN PROPIA (años)

	VEHÍCULOS PESADOS (MDP y TD)										VEHÍCULOS LIGEROS (MDL, MDP y MDSL)					
	RÍGIDO (MDP)					TRACTOR (MDP y TD)					MDL y MDP					MDSL
	NACIONAL	COMARCIAL	LOCAL	AUTON.	PROV.	NACIONAL	COMARCIAL	LOCAL	AUTON.	PROV.	NACIONAL	COMARCIAL	LOCAL	AUTON.	PROV.	AUTON.
01.01.03	10,0	13,2	9,4	10,3	10,1	5,7	7,5	6,3	7,3	8,4	5,0	12,3	6,6	5,9	8,2	-
01.01.04	10,2	13,4	9,9	10,7	10,8	6,2	8,2	7,1	7,9	9,6	5,4	13,0	7,3	6,0	9,4	-
01.01.05	10,2	13,4	9,3	11,2	11,2	6,5	8,7	7,5	8,4	10,6	5,8	13,7	7,3	6,4	10,0	-
01.01.06	10,2	13,4	9,3	11,6	11,5	6,4	8,9	7,3	8,5	10,6	6,0	14,3	7,5	6,6	10,5	-
01.01.07	9,8	13,3	9,1	11,7	11,9	6,4	9,3	7,5	8,5	11,3	5,9	13,8	7,1	6,5	10,5	-
01.01.08	9,7	13,4	9,2	11,8	12,0	6,3	9,5	7,5	8,3	10,7	6,0	14,3	7,0	6,6	10,6	-
01.01.09	9,1	13,0	9,2	12,2	12,4	6,0	9,5	6,8	8,8	11,2	6,8	15,2	7,0	6,7	11,1	-
07.09.09	8,6	12,7	8,9	12,0	12,5	5,7	9,5	6,6	8,9	11,7	6,8	15,8	7,4	8,9	11,4	-
08.09.09	8,6	12,7	8,9	12,0	12,5	5,7	9,5	6,6	8,9	11,7	7,2	-	-	8,9	11,4	-
01.01.2000	8,1	12,8	9,2	11,9	12,6	5,4	9,8	7,7	8,7	11,9	7,3	-	-	9,1	11,6	-
01.07.2000	7,3	12,8	9,2	12,3	12,9	5,1	10,0	8,1	9,2	11,8	7,2	-	-	9,6	12,3	-
01.01.2001	7,0	12,8	9,2	12,4	14,3	4,9	10,2	8,4	9,3	9,0	7,1	-	-	10,0	12,2	-
01.07.2001	6,7	12,9	9,2	12,1	14,9	4,9	10,4	8,4	9,4	10,8	7,1	-	-	10,3	11,9	-
01.01.2002	6,5	12,9	9,3	12,0	15,1	4,8	10,5	8,6	9,6	11,5	7,2	-	-	10,5	11,9	-
01.07.2002	6,4	12,9	9,3	12,1	16,4	4,7	10,5	8,7	9,8	12,0	7,2	-	-	10,7	11,8	-
01.01.2003	6,3	12,9	9,4	12,1	14,6	4,7	10,5	8,8	10,0	11,6	7,2	-	-	10,8	11,8	-
01.07.2003	6,2	13,0	9,4	12,0	13,9	4,7	10,5	8,8	10,2	12,1	7,3	-	-	10,7	11,7	0,5
01.01.2004	6,2	13,0	9,5	11,9	13,2	4,7	10,6	8,8	10,4	13,1	7,4	-	-	10,9	12,0	2,6
01.07.2004	6,0	12,9	9,4	11,9	12,0	4,7	10,6	8,7	10,5	13,6	7,3	-	-	10,9	11,9	2,7
01.01.2005	6,0	12,8	9,3	11,8	12,5	4,6	10,5	8,7	10,7	13,6	7,3	-	-	10,8	12,0	2,9
01.07.2005	6,0	12,9	9,3	11,5	13,0	4,6	10,4	8,7	10,7	12,7	7,3	-	-	10,0	11,9	2,7
01.01.2006	6,0	12,9	9,3	11,3	13,5	4,7	10,5	8,8	10,8	13,2	7,4	-	-	9,7	12,3	3,6
01.07.2006	5,9	12,7	9,0	11,1	14,0	4,7	10,2	8,5	10,8	13,7	7,3	-	-	9,1	12,7	3,7
15.11.2006	5,9	12,6	8,9	11,2	14,8	4,7	10,2	8,4	10,8	-	7,3	-	-	9,1	13,1	3,6
18.11.2006	5,9	12,6	8,9	11,2	14,8	4,7	10,2	8,4	10,8	-	7,3	-	-	9,1	13,1	3,6
01.01.2007	5,9	12,6	8,9	11,3	14,9	4,7	10,1	8,4	10,9	-	7,3	-	-	9,2	13,2	3,7
15.04.2007	5,9	12,6	9,0	11,1	15,2	4,7	10,1	8,4	10,7	-	7,2	-	-	9,1	13,2	3,6
01.07.2007	6,9	13,0	9,7	11,0	15,4	5,1	10,6	9,3	10,6	-	7,3	-	-	8,9	13,7	3,7
01.01.2008	7,5	13,3	10,5	11,2	17,7	5,3	11,0	10,3	10,7	-	7,3	-	-	8,9	14,0	3,4
01.07.2008	8,1	14,0	12,8	11,3	18,2	5,5	11,8	11,7	10,9	-	7,4	-	-	8,7	13,7	3,5
01.01.2009	8,6	15,6	25,0	11,4	18,7	5,7	12,5	19,4	11,0	-	7,6	-	-	8,6	13,4	3,7
01.07.2009	9,0	20,4	30,7	11,5	19,2	6,1	21,7	25,1	11,2	-	7,8	-	-	8,7	13,9	4,1
01.01.2010	9,3	20,9	31,2	11,8	19,3	6,4	25,5	25,7	11,5	-	8,1	-	-	8,9	14,4	4,4
01.07.2010	9,5	23,1	32,0	12,1	19,8	6,6	34,5	26,4	11,8	-	8,2	-	-	9,1	14,9	4,7
01.01.2011	9,6	22,0	32,5	12,2	-	6,7	35,0	26,5	12,0	-	8,3	-	-	9,3	14,9	5,0
01.07.2011	10,0	22,5	33,0	12,5	-	7,0	35,5	27,3	12,4	-	8,5	-	-	9,5	15,4	5,3
01.01.2012	10,3	23,0	33,6	12,9	-	7,2	36,0	27,8	12,8	-	8,8	-	-	9,8	15,9	5,6
01.07.2012	10,5	23,5	34,0	13,1	-	7,3	36,5	28,1	13,1	-	9,0	-	-	9,8	16,4	5,8
01.01.2013	10,7	24,0	34,6	13,4	-	7,4	37,0	28,8	13,5	-	9,1	-	-	10,1	16,3	5,9
01.07.2013	11,1	24,5	35,1	13,8	-	7,6	37,5	29,3	13,8	-	9,4	-	-	10,4	15,7	6,0

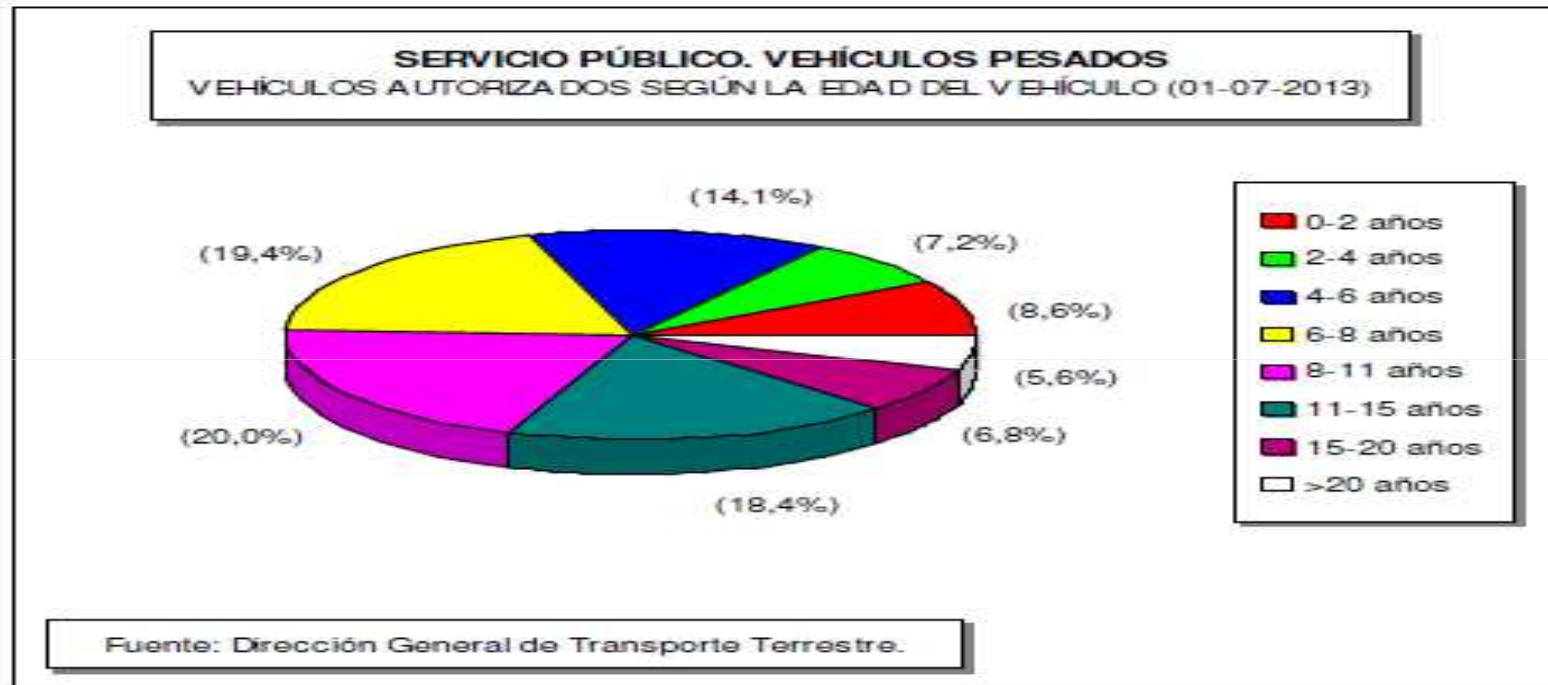
Fuente: Dirección General de Transporte Terrestre.



TRANSCALIT
Federació Catalana de
Transports de Barcelona

Línies de futur en el sector del transport: Les modificacions de la LOTT
Barcelona 15 novembre 2013

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.



EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

- Los Costes según el Observatorio del M^o de Fomento han sufrido un incremento en el interanual de 2011 a 2012 de un 5,9% debido principalmente al incremento de los costes financieros con un 18,5% y a la subida de los combustibles con un 11% de incremento.
- Sí tomamos con referencia el año 2.000 estamos hablando de unos incrementos de costes del 49%.

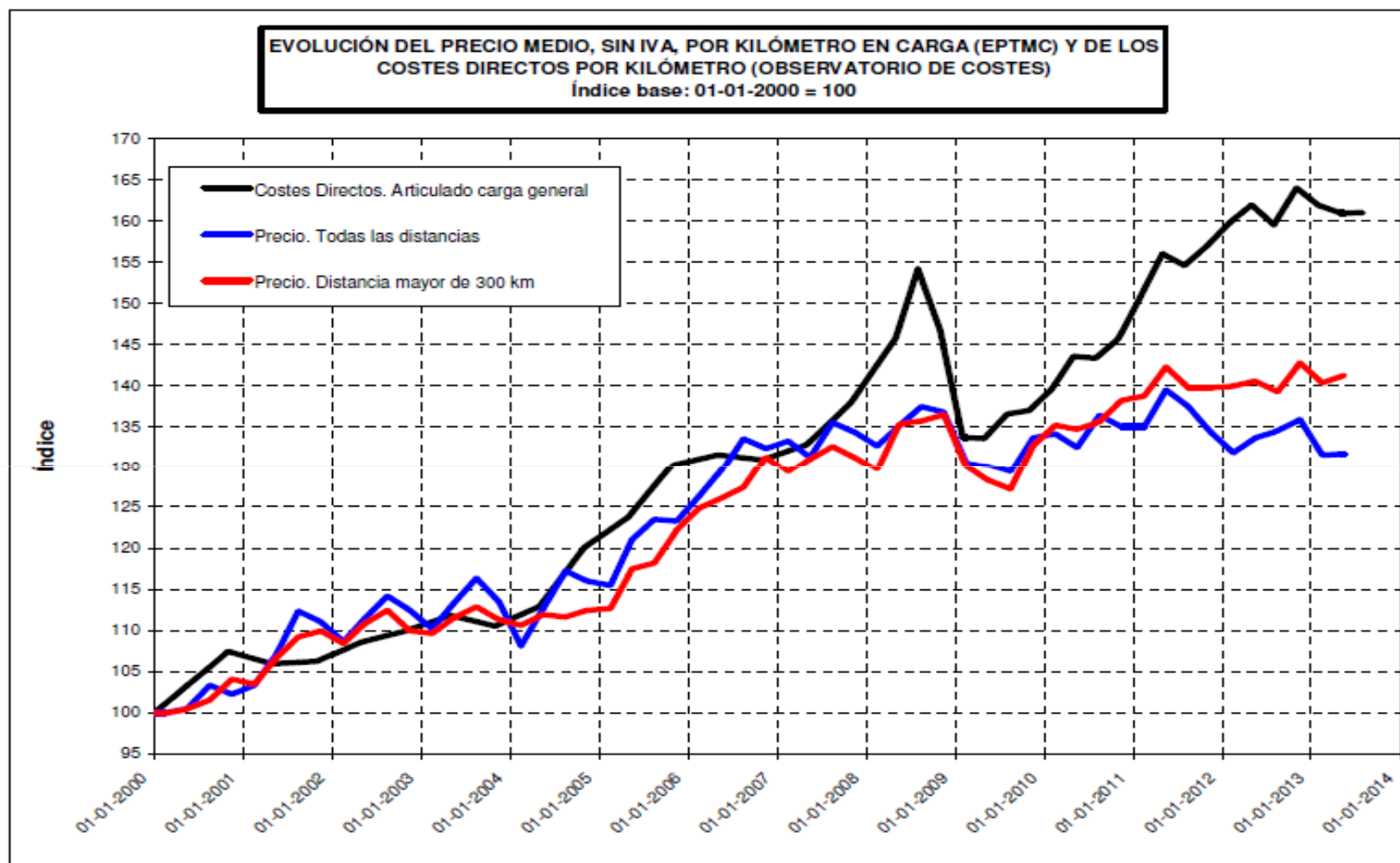
EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

- El incremento del precio del combustible que para un vehículo articulado de carga general representa un 30% de los costes de producción

PRECIO MEDIO GASOLEO (impuestos incl) Céntimos de €/litro								
Mes	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Enero	92,9	89,53	106,86	86,46	99,56	120,16	133,35	136,96
Febrero	94,3	89,53	107,07	86,63	99,37	123,31	134,6	139,38
Marzo	95	91,66	113,26	84	103,11	128,63	138,46	138,06
Abril	97,5	94,37	114,87	86,49	107,53	129,87	138,31	134,9
Mayo	99,64	95,45	123,95	86,97	109,06	125,68	135,7	132,25
Junio	98,17	96,73	129,7	92,46	108,47	125,96	130,18	133,41
Julio	99,62	97,82	131,56	92,93	108,42	126,47	133,29	135,46
Agosto	100,37	97,57	122,65	96,15	108,64	125,56	139,43	136,51
Septiembre	96,89	98,77	118,29	94,4	109,17	126,92	143,32	138,47
Octubre	92,27	100,27	111,27	94,39	109,57	127,6	141,34	
Noviembre	90,89	104,53	100,19	97,2	111,45	130,7	135,79	
Diciembre	90,94	107,27	90,05	96,13	115,92	129,52	134,73	

EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

- Según el Observatorio de Costes del M^o de Fomento los costes en el sector se han incrementado en un 49% con respecto al índice de referencia fijado en el año 2.000 y los Precios se han incrementado en un 34,7%.
- Así tenemos un diferencial entre costes y precios de 14,3 puntos porcentuales que hace muy difícil el futuro de este modo de transporte. (período 2000a2011)



Fuente: "Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera" y "Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera".

EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

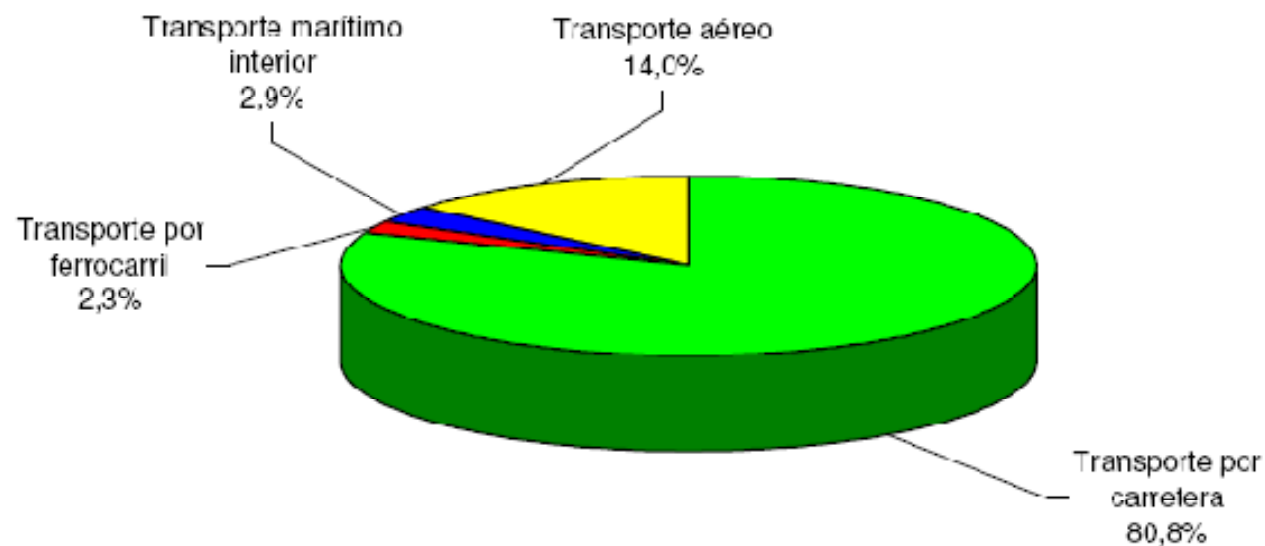
- I.- Los problemas del sector en la actualidad y que ya viene arrastrando desde hace muchos años son:
 - Estructura atomizada. Empresas de pequeña dimensión.
 - Dificultad por la estructura a Comercializar transporte.
 - Dificultad a la hora de trasladar el incremento de los costes a los precios del servicio.
 - Descenso de la actividad.
 - Escasa o nula rentabilidad.
 - Morosidad.(Ley Morosidad ineficaz)
 - Excesiva reglamentación que penaliza la actividad. (Jornadas de trabajo, Horarios de Conducción, Restricciones Tráfico, Fiscalidad, Inspección Excesiva, Régimen sancionador....)
 - Envejecimiento de las flotas.

EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

- II.- Problemas del sector:
 - Excesiva competencia.
 - Excesiva intervención de la Administración. Un Servicio Público prestado por empresas privadas con control permanente de la Administración.
 - Exceso burocracia.
 - Falta Formación profesional por la elevación de los niveles de exigencia para el ejercicio de la profesión/actividad
 - Falta de una política clara de las Administraciones en transporte de mercancías por carretera y potenciación de modos poco rentables que no se amortizan.
 - Criminalización del sector y penalización del mismo.
 - Excesiva carga impositiva.

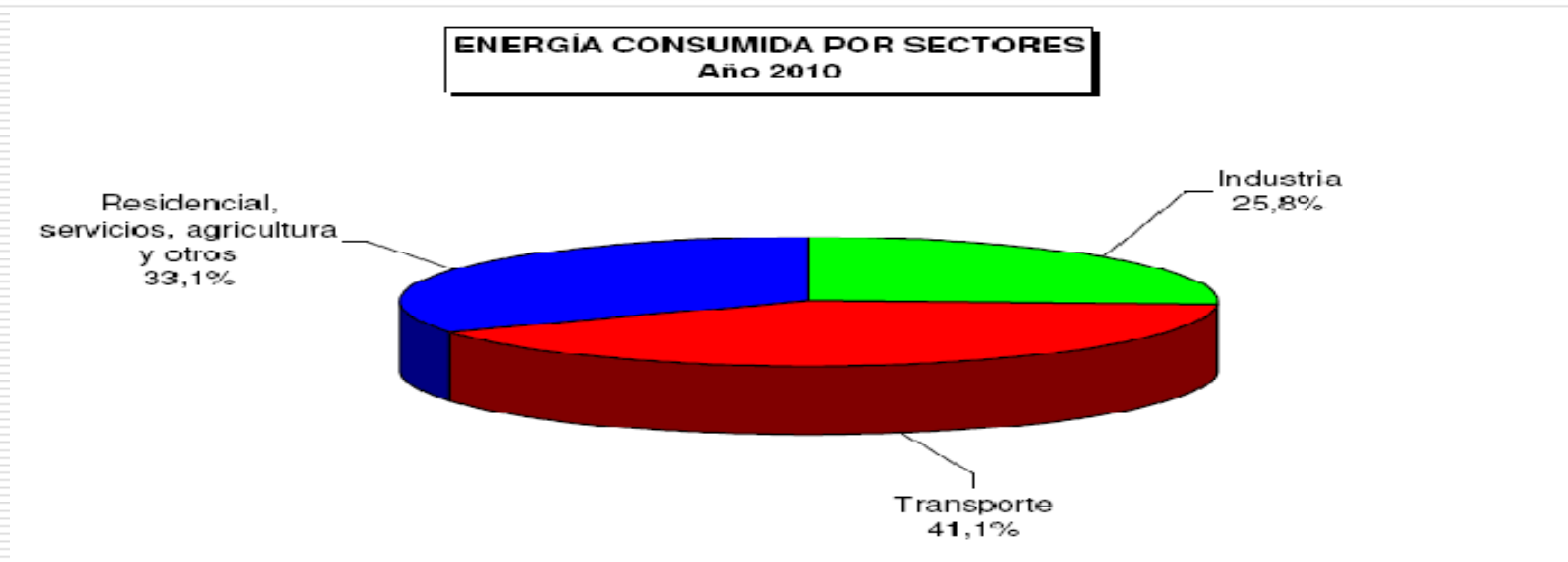
EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

ENERGÍA CONSUMIDA POR LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE
Año 2009



EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.

□ EL CONSUMO DE ENERGÍA POR SECTORES.



EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

- En la gráfica anterior vemos el consumo de energía por modos de transporte, el transporte por carretera consumió en el año 2.009, incluido el transporte personal, el 80,8% del total de la energía consumida en España por la actividad de Transporte. Según estimaciones del IDAE en el año 2000 el **46% DEL CONSUMO TOTAL DE ENERGÍA DEL "Transporte por carretera" CORRESPONDIO AL VEHICULO PRIVADO**, EL 51% al Transporte de mercancías y el 3% al transporte colectivo de viajeros.

EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

- Un ejemplo de la penalización que sufre el sector son las cargas fiscales que gravan el carburante como el segundo tramo del céntimo sanitario que se aplica a partir del 1 de Abril 2012, encareciendo el combustible en 24 .-€ los 1.000 litros, la voluntad de aplicar el llamado céntimo verde 7.- céntimos más por litro, la euroviñeta 0,13cts/€ por Km.
- Se ha calculado que un vehículo de transporte satisface en impuestos mensualmente la cantidad de 3.000.-€ aproximadamente.
- Otro ejemplo es la Ley de Morosidad , no tendrá ningún efecto en la práctica si no existe un reglamento que penalice /sancione su incumplimiento. La propia Administración incumple la Ley de Morosidad en cuanto a los plazos de pago.

EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

- Es el modo de transporte más eficaz y más demandado por el mercado por su eficacia , agilidad, rapidez , versatilidad, está en peligro y la Administración lo está penalizándolo al máximo en favor de otros modos que no interesan al mercado y son rechazados por el mismo. Modos que son subvencionados y que pagamos todos sin tener claro como se van a amortizar las inversiones y de que forma van a revertir en la economía.
- La reforma de la LOTT y la normativa aparecida con anterioridad puede ayudar al desarrollo del Transporte de mercancías por carretera, pero es necesario una política clara y eficaz, no se puede legislar a medias elaborando una normativa mercantil de Contrato de Transporte y dejar al arbitrio de las partes cuestiones que no se incluirán en la relación mercantil por la situación de inferioridad en la negociación que ostentan las empresas de transporte.
- Las reformas son importantes con la rebaja de sanciones, ajustes en contratación de transporte y facturación, acción directa, pero debe existir un posterior Reglamento que desarrolle la aplicación y haga efectivas esas Leyes, **NO COMO LA LEY DE MOROSIDAD QUE HA TENIDO UN EFECTO NULO EN CUANTO A LOS PLAZOS DE PAGO.**

EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

- El Futuro del sector es seguro , dado que no existe en la actualidad otro modo que lo pueda sustituir, otra cosa es , que precise una reforma estructural profunda para que las empresas sean viables y puedan ajustarse a los requerimientos legales, económicos , sociales y medioambientales.

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

- **EUGENIO MAÑES ORDUÑA**
Secretario General