ASETRAVI.com
Asociación Empresarial de Transportes de Vizcaya
Boletín informativo nº56 - Marzo 2008

DOSSIER

Propuesta de CETM a los partidos ante las elecciones

CETM
Confederación Española de Transporte de Mercancías

Ante la celebración, el próximo domingo, de las Elecciones Generales, la Confederación Española de Transporte de Mercancía (CETM) ha elaborado y remitido a todos los grupos políticos que concurren a los comicios un plan de actuaciones destinadas a mejorar la situación del sector del transporte de mercancías por carretera. El documento, que incide especialmente en la necesidad de reducir el peso fiscal sobre el sector y en la mejora de las medidas sociales, recoge los asuntos que a juicio de la mayor organización europea de transportistas deben ser abordados en la próxima legislatura.

Entre los asuntos primordiales, CETM destaca la reducción de la fiscalidad directa sobre la base de una rebaja del Impuesto de Sociedades hasta el entorno de la media del gravamen en la Unión Europea (25%), la eliminación o compensación de los tramos autonómicos del céntimo sanitario para mantener la fiscalidad sobre el gasóleo mínima exigida por la UE y la desaparición del IAE.

Versión íntegra del documento. Págs. 7-17

El petróleo mantiene su espiral alcista y no encuentra techo

El precio del petróleo sigue su escalada imparable batiendo sus propios récords día tras día. El barril de "Brent", de referencia en Europa, acabó la sesión bursátil del pasado 5 de marzo en 101,64, 4,12 dólares mientras el "Texas" alcanzó los 104,56 en el mercado de Nueva York debido, según los expertos, al sorprendente descenso de las reservas de crudo en EE UU y a una nueva caída del dólar, moneda en la que cotiza.

La espiral alcista se vio animada por la decisión de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) de mantener la producción desoyendo las peticiones internacionales de elevarlos. A juicio de los productores, la escalada de precios a la especulación, la debilidad del dólar y las tensiones geopolíticas.

ASETRAVI inicia el curso de capacitación profesional
Pág. 2

Las carreteras vascas soportan el tránsito diario de 600.000 Tn
Pág. 2

El registro de contratos de autónomos afectará a 50.000 transportistas
Pág. 2

El ferrocarril no consigue quitar vehículos de la carretera en Europa
Pág. 4

Según Marcos Montero, "las restricciones son una lacra para el transporte"
Pág. 4

ASETRAVI
Plaza del Sagrado Corazón, 5 - 5º
(Edificio Euskalduna)
48011 BILBAO
Tel. 944 424 389
Fax 944 425 219
e-mail:
asetravi@asetravi.com
www.asetravi.com

Curso de capacitación profesional.- ASETRAVI inició el pasado 3 de marzo el Curso de Capacitación Profesional de Transporte Nacional e Internacional de Mercancías y Operador de Transporte que se prolongará, tras 170 horas lectivas, hasta el 30 de mayo. Esta acción formativa, que se desarrollará en los locales de la Asociación y será impartida profesores con titulación superior, habilitará a los alumnos para desarrollar labores como transportistas y operadores (agencias, almacenista-distribuidor y transitarios).

Las carreteras vascas soportan cada día el tránsito de 600.000 Tn

Según el Observatorio del Transporte de Euskadi, dependiente del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, el volumen de mercancías movidas diariamente por los transportistas por carretera en el País Vasco se eleva a 593.654 toneladas. Esta cifra consolida a este modo, con un 78,21 % de cuota de mercado, como el más utilizado por los cargadores de acuerdo con los datos de un estudio que recopila información correspondiente a 2006.

El 46,4 % del tránsito de mercancía consistió en desplazamientos internos en la CAV, con especial incidencia de los intracomarcales, que representan el 26,7 % del total. Por otro lado, el 33,7 % % del tránsito tiene origen o destino la CAV pero manteniendo relaciones con otros territorios fuera del ámbito autonómico. El 19,9 % de las toneladas desplazadas en un día medio en el País Vasco se encuentra en tránsito. Las toneladas de mercancías transportadas por carretera en el interior de la CAV durante un día laborable medio ascendieron a 275.075. El 83,5 % de estos desplazamientos tenía carácter intraterritorial, es decir el origen y el destino se localizaba en la misma provincia, mientras que 45.400 toneladas pertenecían a desplazamientos interterritoriales.

Por su parte, las toneladas transportadas en un día laborable medio por carretera en los viajes externos en la CAV, es decir, aquellos cuyo origen o destino se sitúa en el ámbito autonómico y se resuelven con otros territorios del exterior, se situó en 200.182, de las cuáles el 82,6 % correspondieron a intercambios con el resto del territorio nacional, mientras que el 17,4 % restante fueron de carácter internacional.

"Cuesta consolidar la autopista del mar", según el presidente del Puerto de Bilbao

El presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, José Ángel Corres, ha afirmado recientemente que «no le ha sorprendido» la baja actividad de la primera autopista del mar del Atlántico, operada por la naviera holandesa Transfennica, que une tres veces por semana Bilbao con Zeebrugge. «No se pasa de la noche a la mañana a contar con una actividad elevada. Los operadores de carretera no admiten eso de buenas a primeras. Hay que romper ese hábito», dijo el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, que anunció que la naviera va a cambiar los buques para que puedan albergar 190 remolques. Según Corres, todavía se debe conseguir una mayor competitividad en la unión por mar, aunque consideró que esa vía es económicamente "muy competitiva». Reconoció que la apuesta de Transfennica es positiva, porque «se han adelantado a los tiempos y porque cada vez se pondrán más trabas al transporte por carretera".

La creación del registro de contratos de autónomos afectará a 50.000 transportistas

El director general del Servicio Público de Empleo Estatal, Eduardo González, y el director general de Trabajo Autónomo y Economía social, Juan José Barrera, informaron recientemente que de la firma de una resolución por la que se establece el procedimiento para el registro de los contratos concertados por los trabajadores autónomos económicamente dependientes. Se estima que, de los aproximadamente 70.000 autónomos sin asalariados que trabajan en el sector del transporte de mercancías, el 72% lo hacen en régimen de estabilidad con un único cliente, esto es, más de 50.000 transportistas pueden ser considerados autónomos dependientes. El registro corresponde a la Administración General del Estado y el depósito de los contratos podrá hacerse en las oficinas de prestaciones del Servicio Público de Empleo Estatal en todas las provincias. Con la futura aprobación del decreto, se podrá proceder a la encomienda de gestión del funcionamiento del registro a las comunidades autónomas con las que se firme convenio con esta finalidad.

España demanda 25 corredores a Europa pese a la negativa de Bruselas

Además de reducir la presión que supone la normativa sobre los tiempos de conducción y descanso, los transportistas españoles consideran imprescindible que Europa cuente con corredores específicos para el transporte de mercancías abiertos al tráfico los 365 días al año las 24 horas del día. La propuesta del sector cobra especial relevancia, sobre todo cuando las restricciones al tráfico de vehículos pesados, tanto a nivel nacional como europeo, están de plena actualidad. En opinión del presidente de la CETM, Marcos Montero, "las restricciones, tal y como están ahora, están mal diseñadas y generan una gran cantidad de conflictos, ya que perjudican desde el punto de vista económico al tejido empresarial y a la economía del país". De la misma opinión es el responsable de Transporte de Mercancías de la IRU, Marc Billiet, que reconoce que existe una falta absoluta de armonización del tráfico en Europa.

Cursos subvencionados 100 % por el Ministerio de Fomento

En el marco del Plan de Formación del Ministerio de Fomento (Plan de Ayudas 2007 - 2008. Ref. Plan F29/2007), la Asociación Empresarial de Transportes de Vizcaya (ASETRAVI) ha sido facultada para impartir los siguientes cursos totalmente subvencionados:

CURSOS DE OBTENCIÓN DEL CARNÉ ADR BÁSICO (CAMIÓN CAJA)

- 1º (22, 23, 24, 25 y 26 de octubre de 2007) IMPARTIDO
- 2º (28, 29, 30, 31 de enero y 1 de febrero de 2008) IMPARTIDO
- 3º (31 de marzo y 1, 2, 3 y 4 de abril de 2008)
- 4º (26, 27, 28, 29 y 30 mayo de 2008)

Horario: lunes a jueves (teoría), de 15,30 a 20,15 h.
viernes (práctica), de 09,00 a 13,00 h.
Número máximo de alumnos: 15

CURSOS DE OBTENCIÓN O ESPECIALIZACIÓN EN CISTERNAS (ADR)

- 1º (21 y 22 de noviembre de 2007) IMPARTIDO
- 2º (26 y 27 de febrero de 2008) IMPARTIDO
- 3º (25 y 26 de junio de 2008*)

Horario: 15,30 a 21,00 h. / *Horario: 8,30 a 14,00 h.
Número máximo de alumnos: 15

CURSOS DE RENOVACIÓN ADR BÁSICO + CISTERNAS

- 1º (13, 14 y 17 de diciembre de 2007) IMPARTIDO
- 2º (7, 8 y 11 de febrero de 2008) IMPARTIDO
- 3º (24, 25 y 28 de abril de 2008)
- 4º (12, 13 y 16 de junio de 2008)

Horario: jueves, de 15,30 a 20,15 h.
viernes, de 09,00 a 13,00 h. y de 15,30 a 20,15 h.
lunes, de 08,30 a 13,30 h.
Número máximo de alumnos: 15

CURSOS SOBRE EL TACÓGRAFO DIGITAL

- 1º (7 de noviembre de 2007) IMPARTIDO
- 2º (9 de enero de 2008) IMPARTIDO
- 3º (5 de marzo de 2008) IMPARTIDO
- 4º (7 de mayo de 2008)

Horario: 15,30 a 20,30 h.
Número máximo de alumnos: 15

CURSO SOBRE EL RÉGIMEN JURÍDICO EN EL TTE.

- 1º (19 y 20 de mayo de 2007)

Horario: de 15,30 a 20,30 h.
Número máximo de alumnos: 12

La programación expuesta está sujeta a posibles modificaciones

Más información en ASETRAVI (Tel. 94 442 43 89) y en www.asetravi.com

OCTUBRE 07

Lunes	Martes	Miérc.	Jueves	Viernes	Sábado	Dom.
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

NOVIEMBRE 07

Lunes	Martes	Miérc.	Jueves	Viernes	Sábado	Dom.
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

DICIEMBRE 07

Lunes	Martes	Miérc.	Jueves	Viernes	Sábado	Dom.
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

ENERO 08

Lunes	Martes	Miérc.	Jueves	Viernes	Sábado	Dom.
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

FEBRERO 08

Lunes	Martes	Miérc.	Jueves	Viernes	Sábado	Dom.
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29		

MARZO 08

Lunes	Martes	Miérc.	Jueves	Viernes	Sábado	Dom.
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

ABRIL 08

Lunes	Martes	Miérc.	Jueves	Viernes	Sábado	Dom.
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

MAYO 08

Lunes	Martes	Miérc.	Jueves	Viernes	Sábado	Dom.
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

JUNIO 08

Lunes	Martes	Miérc.	Jueves	Viernes	Sábado	Dom.
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

El ferrocarril no consigue quitar vehículos de la carretera en Europa

El tráfico total de mercancías entre la Península Ibérica y Francia subió un 33% entre 1998 y 2005, con un incremento medio anual en ese periodo del 4,2%, según el Documento Número 4 del Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos. No obstante, en los años 2004 y 2005 los flujos sólo crecieron un 2,1%.

Por su parte, los tráficos por carretera registraron un incremento en el periodo analizado del 34%, con una media anual del 4,3%, aunque en 2005 cayeron un 1,2% en relación a 2004. La causa de este descenso reside en las políticas de apoyo al tráfico de mercancías a través del ferrocarril y, especialmente, a través del mar que la Unión Europea y los Estados vienen desarrollando en los últimos años con el objetivo de sacar camiones de las carreteras europeas.

Sin embargo, según los datos aportados por el citado informe, aún no se han logrado los efectos deseados en materia ferroviaria, pues si bien en el plazo 1998-2005 el flujo total de mercancías a través de ese sistema de transporte se incrementó un 19%, la media anual fue sensiblemente inferior a la del camión.

Es evidente que el modelo de transporte más beneficiado por las políticas adoptadas ha sido el marítimo, que se incrementó un 30% en el periodo gracias a una subida media del 3,8% y un destacado crecimiento del 21,5% entre 2004 y 2005.

España, tercera por la cola en Europa

Según denunció ayer en un comunicado la Unión de Operadores de Transporte Combinado, de acuerdo con los datos de 2006 de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), España es el tercer peor país de la UE en el ámbito del transporte ferroviario de mercancías. Según un informe elaborado por UOTC a partir de estadísticas de la UIC, en 2006 España registró un ratio de 0,67 en el índice de toneladas transportadas en ferrocarril por habitante. Se trata del tercer peor resultado en la Europa de los 25. Sólo Grecia e Irlanda registran un ratio peor, eso sí, dos países con un marcado carácter insular. España queda muy lejos del 3,61 que registra Alemania, el país que más toneladas de mercancías transporta por ferrocarril en la UE (casi ocho veces más que España) y a años de luz de Estonia, líder de este ránking con un ratio que alcanza los 34,48. En el entorno mundial, España es el vigesimoséptimo país por la cola según este índice.

Según Marcos Montero, "las restricciones son una lacra para el transporte"

"Habría que eliminar las restricciones por que son una lacra para el transporte y la economía. En su defecto, se debería apostar por habilitar corredores específicos para mercancías. Hay que abrir un debate profundo con la sociedad para hacer ver que el camión no molesta, al menos no tanto como los coches". Así de expresa Marcos Montero, presidente de CETM, en un entrevista publicada recientemente por el semanario "El Vigía", una publicación especializada en transporte y logística.

Según Marcos Montero, el transporte de mercancías por carretera se enfrenta este año a grandes desafíos. Unos son de tipo económico, que anticipan una relajación de la actividad en un sector que ha trabajado por encima de sus posibilidades. Otros, en cambio, son estructurales, más relacionados con las infraestructuras, el exceso de normas o el empeño de algunas autonomías de aumentar las restricciones sin atender a los efectos económicos o al impacto sobre las empresas y los trabajadores del transporte.

El 17 % de los transportistas europeos fueron agredidos en el periodo 2000-2005

El 17 % de los conductores europeos de camiones de transporte internacional sufrieron al menos una agresión entre los años 2000 y 2005 en incidentes que ocasionaron unas pérdidas estimadas de 12 millones de euros, según los resultados del estudio de la IRU "Agresiones contra los conductores de camiones internacionales", realizado conjuntamente con el Foro Internacional de los Transportes (ITF).

El informe, que llama a actuar con urgencia a los Gobiernos europeos y a todos actores involucrados en el sector, señala que de ese 17% de conductores agredidos, el 30% lo fueron más de una vez y el 21% llegaron a sufrir ataques físicos. El 60 % de las agresiones tenían como blanco el camión y su cargamento, mientras que el 40 % restante se dirigían al robo de los efectos personales del conductor. El 42 % de las agresiones se efectuaron en áreas de estacionamiento para camiones pesados.

En lo relativo a las horas, el 66% de las agresiones se perpetraron entre las 10 de la noche y las 6 de la mañana. Al parecer, el 30 % de los conductores atacados no denunciaron a la policía el incidente.

Por zonas de peligrosidad, los países dónde se cuenta el número más grande de agresiones por millón de toneladas transportadas son: Rumanía (5,03 / Mt), Hungría (1,31 / Mt), Polonia (1,21 / Mt) y la Federación Rusa (0,97 / Mt).

ASETRAVI
Asociación Empresarial de Transportes de Vizcaya

PETROMIRALLES

Convenio ASETRAVI- PETROMIRALLES para el acceso a su red de estaciones de servicio

ASETRAVI ha suscrito un convenio con PETROMIRALLES que permitirá a sus asociados el acceso, en condiciones muy ventajosas, a las 35 estaciones de servicio de esta empresa. Situadas en puntos estratégicos para el transporte nacional e internacional, disponen de surtidores de gran caudal y de una amplia gama de servicios para los profesionales del transporte.

TARJETA PROFESIONAL: VENTAJAS Y SERVICIOS

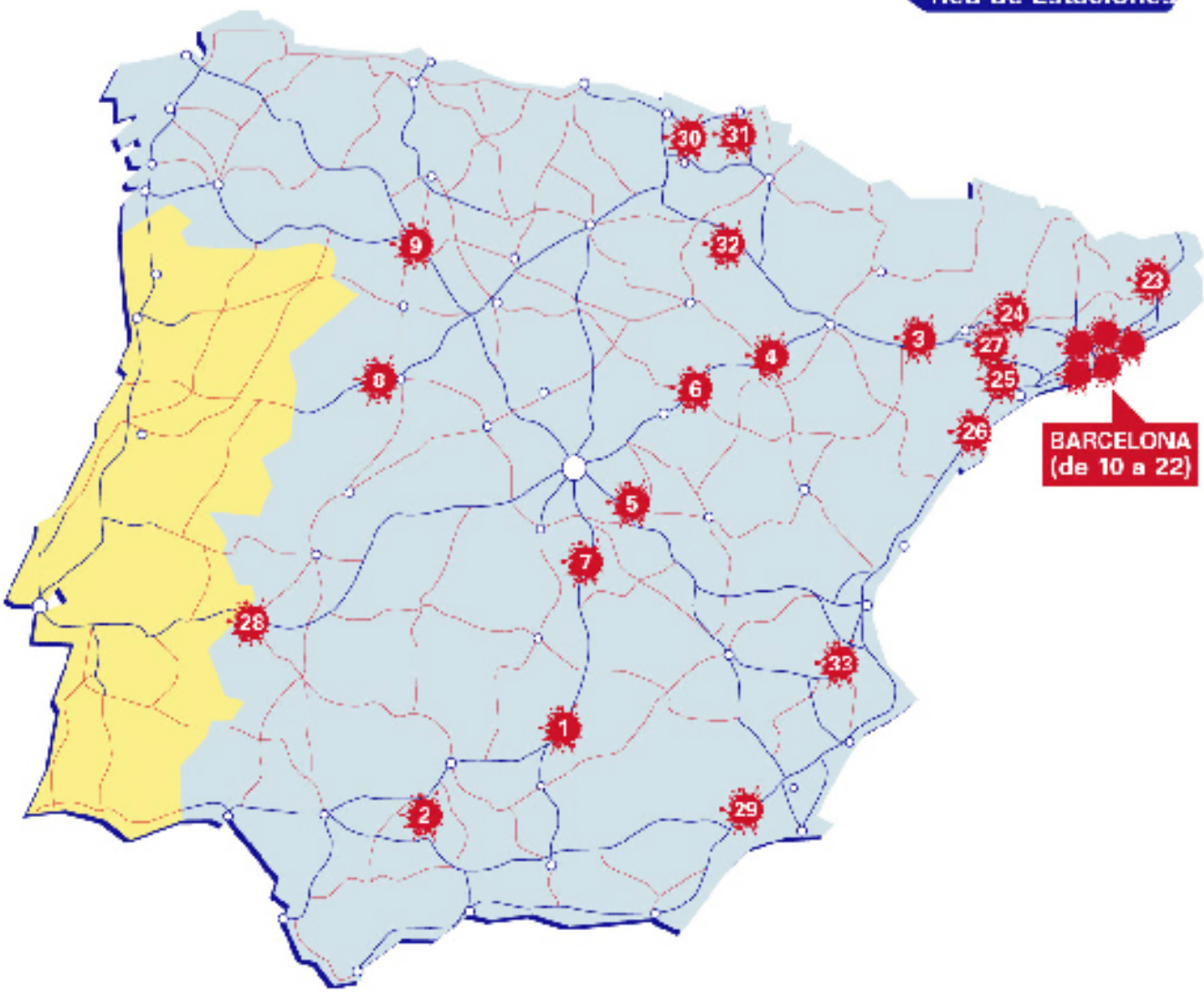
- Tarjeta gratuita y personalizada.
- No requiere avales.
- Descuentos desde el primer litro.
- Limitador de importe / día en caso de pérdida o robo.
- Gasóleo profesional: facturas detalladas para la recuperación de impuestos.
- Facturas detalladas por matrícula.
- Facturación a final de mes.
- Gasolineras propias en los pasos fronterizos de Irún y La Junquera.

Para más información, contactar con Asetravi - Tel.: 94 442 43 89

PETROMIRALLES

Estaciones de Servicio

Red de Estaciones



ANDALUCIA

1- Guarromán (Jaén)
Ctra. N-IV, Km. y salida 208
953 378 198

2- Fuente de Piedra (Málaga)
Ctra. A-92, Km. 102
952 735 200

ARAGÓN

3- Fraga (Huesca)
Ctra. C 46 (Fraga a Serós), Km. 5
974 151 115

4- Calatayud (Zaragoza)
Ctra. Muniebrega, Km. 3,700
976 305 010

CASTILLA - LA MANCHA

5- Villarrubio (Cuenca)
Ctra. N II, Km. 90 (salidas 90 91)
969 135 010

6- Terrenocho del Campo (Guadalajara)
Ctra. N I, Km. 117,400
949 195 100

7- Madridejos (Toledo)
Autovía de Andalucía E 5, Km. 115
925 460 400

CASTILLA - LEÓN

8- Aldehuela de la Bóveda (Salamanca)
Ctra. A-62, Km. 275
923 445 000

9- Benavente (Zamora)
Ctra. N-VI, Km. 259
980 337 962

CATALUNYA

10- Puerto de Barcelona (Barcelona)
c/ Port de Haifa, 3 - Dique 1
(Moll d'inflamables)
932 679 911

11- Barcelona (Barcelona)
c/ Sardenya, 295-299
932 461 030

12- Caldes de Montbui (Barcelona)
Ctra. C 1415B, Km. 1,925
938 654 130

13- Cerdà (Barcelona)
Ctra. C 16, Km. 105,5
938 217 717

14- Cerdanyola del Vallès - 1 (Barcelona)
c/Serra Arnó, 133 - P.I. La Cinta
936 580 018

15- Cerdanyola del Vallès - 2 (Barcelona)
Av. Can Pallerés, s/n - P.I. Polizur
936 580 018

16- Igualada (Barcelona)
c/Cumanes, esquina c/Alemanya
938 030 030

17- Les Franqueses del Vallès (Barcelona)
c/ Vallès, 1 - P.I. Ramassar
938 491 570

18- Lliçà d'Amunt (Barcelona)
Ctra. BV-1432, Km. 2,300
938 415 070

19- Lliça de Vall (Barcelona)
Ctra. C 17, Km. 17,2
938 403 019

20- Manresa (Barcelona)
c/ Francesc Mirapes
938 754 811

21- Sta. Maria de Miralles (Barcelona)
Ctra. C-37, Km. 40,5
937 381 444

22- Vilafranca del Penedès (Barcelona)
c/ la Rigla, esquina c/ la Mina
938 172 040

23- Lliers-Figueres (Girona)
Ctra. N-II, Km. 780
972 526 707

24- Tàrrega (Lleida)
N II, salidas Km. 507 y 508
Pol. Ind. La Caralula
973 317 546

25- Alcover (Tarragona)
Ctra. C-14, Km. 19,5
977 470 038

26- L'Ametlla de Mar (Tarragona)
Ctra. N 340, Km. 1.113 - P.I. Ametlla Mar
977 457 710

27- Montblanc (Tarragona)
Ctra. N 240, Km. 38,8 - P.I. Plans d'en Jon
977 860 606

EXTREMADURA

28- Badajoz (Badajoz)
Ctra. Campo Mayor, N-V, salida 403
P.I. El Nevero, parc. 17
924 272 117 - 924 272 480

MURCIA

29- Lorca (Murcia)
Ctra. N-340a, Km. 588
Autov. Mediterráneo, salidas 586-587
968 465 250

PAÍS VASCO

30- Zeanuri (Vizcaya)
Ctra. N-240 - Alto de Barazar
946 317 044

31- Andoain (Guipúzcoa)
Ctra. N-I, salida 445-446 - P.I. Kanika
943 305 050

LA RIOJA

32- Calahorra (La Rioja-Logroño)
c/Los Huertos, par. 10 - P.I. Leerlas
941 148 535

COMUNIDAD VALENCIANA

33- Moixent (Valencia)
Ctra. N 430, Km. 821 (A 35)
962 261 388

actualizado a 2006/07

CETM
Confederación Española de Transporte de Mercancías

PROPUESTA A LOS PARTIDOS POLITICOS SOBRE EL PLAN DE ACTUACIONES DESTINADAS A MEJORAR LA SITUACIÓN DEL SECTOR DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Como consideración previa, hacemos referencia a una serie de indicadores sobre el sector de transportes de mercancías por carretera, presentados en el observatorio de mercado de transportes publicado por el Ministerio de Fomento, que dan una visión clara de la relevancia del mismo en la economía del país:

• En 2001 el sector del "transporte" aportó el 6,2% del VABpb nacional (precios corrientes), siendo la aportación más importante dentro del sector la del "transporte por carretera", con un 58,5%,

• Según datos de la "Encuesta Anual de Servicios" del INE, la participación en el año 2004 del "transporte público de mercancías por carretera" en el "transporte por carretera" era del 72,2% respecto al VAB al coste de los factores (precios corrientes).

• Según la Encuesta de Población Activa, en el año 2005 el sector del "transporte por carretera" daba ocupación a 524.500 personas. Los ocupados en el "transporte público de mercancías por carretera" representaban el 70,1% de los del "transporte por carretera".

• El consumo energético del sector "transporte", según datos de EUROSTAT, representó en el año 2004 el 40,7% del total nacional.

• Por lo que respecta al consumo de energía por modos de transporte, el transporte de mercancías por carretera consumió en el año 2004, el 41%.

ELECCIONES GENERALES 2009

CETM
Confederación Española de Transporte de Mercancías

• El precio de los carburantes de automoción, tanto en España como en el mercado internacional, ha sufrido el último año un fuerte incremento, motivado a la importante subida del precio del petróleo. A parte de la actual subida, ya en 2004 y 2005 los precios del gasóleo repuntaron fuertemente.

• En cuanto al reparto modal del transporte interior e interurbano de mercancías, el transporte de mercancías por carretera realizó en el año 2004 el 83,0% de las toneladas-kilómetro producidas. Esta participación del transporte de mercancías por carretera ha crecido en los últimos años, pues en 1985 representaba, tan solo, el 69,6%.

Según fuentes de la consultora DBK, la facturación en 2007 alcanzó los 19.200 millones de euros con un crecimiento del 7,3% respecto al año anterior.

Avalados por los datos presentados podemos señalar que nos encontramos ante un sector crítico, impulsor de la economía, inversor e innovador, con capacidad de sacrificio, e imprescindible por su eficiencia y eficacia demostrada, que atraviesa momentos difíciles debidos entre otras cosas a la continua escalada de los precios del crudo y al exceso de regulación normativa de ámbito estatal y europeo que limita el desarrollo de la actividad.

La flota española se caracteriza por sus impulsos renovadores en favor de la sostenibilidad, con inversión en vehículos de las categorías Euro más avanzadas.

Los datos estadísticos emitidos por el Ministerio de Fomento señalan a un sector inmerso en un proceso interno de concentración, con elevación de la media de vehículos por empresa, de cara a reforzar la estructura empresarial y a mejorar la capacidad comercializadora y de servicio.

Es uno de los sectores más regulados y uno de los pocos que exige requisitos de carácter cualitativo y cuantitativo para acceder al mercado, lo cual redunda en su nivel de profesionalidad.

A nivel estatal la actividad del Sector se regula fundamentalmente a través de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), el Reglamento (ROTT) y las Ordenes Ministeriales que lo desarrollan.

Desde el 1999 se inicia en España una tendencia liberalizadora que culmina su actuación con la creación reciente de una nueva autorización de empresa frente a las anteriores autorizaciones referidas al vehículo.

Con fecha 11 de febrero de 2008, según datos del Ministerio de Fomento, el parque de autorizaciones de vehículos pesados de transporte publico de mercancías con tracción propia (rígidos y tractoras) suma 293.325 vehículos y 91.101 ligeros.

CETM
Confederación Española de Transporte de Mercancías

Situación reciente en España

La fuerte dieselización del parque de vehículos en España, ha producido un tirón en la demanda del gasóleo de automoción, que junto a la subida de las cotizaciones del crudo, ha situado en fechas recientes los precios del combustible en máximos históricos.

El precio medio del gasóleo se ha incrementado desde enero de 2007 hasta enero de 2008 en un 20 %, lo que supone según el Observatorio de Costes, sólo por este concepto, una incidencia sobre los costes directos de explotación de un vehículo articulado en torno al 6 %.

Esto significa, que si al alza tan brutal y continuo del coste del gasóleo le sumamos la repercusión que sobre el coste social de las empresas están generando las novedades introducidas al Sector en la reglamentación social europea, en momentos en los que se prevé un cambio en el ciclo económico, las perspectivas a corto y medio plazo para el sector no son nada halagüeñas.

Otro factor que puede contribuir de forma determinante al deterioro de la situación del sector es la perdida de competitividad de la industria nacional, marcada por la globalización y amenazada por la deslocalización de sus plantas de producción, propiciado por mayores costes en mano de obra, ubicación, fiscalidad, etc., frente a otros países más competitivos.

Los clientes del mercado centroeuropeo, consiguen precios de transporte más bajos de las empresas del Este, que entran a competir con costes muy inferiores a los de nuestras empresas, basados en una fiscalidad y costes sociales distintos. Todo esto provoca, una política agresiva sobre el mercado de transportes, para reducir el precio de sus productos en destino.

En consecuencia, la globalización de los mercados, la internacionalización de la economía, la deslocalización de las empresas, la implementación de nuevosconceptos logísticos y el cambio en los procesos industriales, hacen que el transporte español tenga ante sí un gran reto de reestructuración, para participar de una forma sólida en el futuro marco de la Unión Europea y adaptarse a las nuevas circunstancias del sector en todos los ámbitos.

Así mismo, las nuevas normativas en temas de seguridad, contaminaciónambiental, control, tiempos de trabajo, fiscalidad, etc., están suponiendo un gran esfuerzo para las empresas.

Actuaciones en el ámbito de la legislación fiscal y cargas sociales

El transporte por carretera tradicionalmente ha estado sometido a cargas fiscales con un doble origen. Parte de los impuestos que gravan estas actividades son de carácter general, afectando también al resto de actividades económicas, profesionales, etc., y otra parte son tributos específicos del transporte.

La fiscalidad asociada al transporte rodado viene gravada, por el elevado coste de sus externalidades, con un gran número de impuestos, tasas y regulaciones a nivel local, autonómico, nacional y comunitario

En el IRPF, España presenta el tipo máximo más elevado, si bien el tipo mínimo se sitúa en unos niveles más parecidos al resto de países. Existe la necesidad de una reforma para modificar las escalas.

El Impuesto de Sociedades en España, ofrece el tipo más elevado de los países de la UE, mostrando a su vez una nula evolución en la última década, al contrario que ha ocurrido en otros estados.

Mientras que España se sitúa en un nivel intermedio en cuanto a fiscalidad global, los miembros de más reciente incorporación aún soportan cuantías fiscales totales alejadas del dato español.

El peso de la fiscalidad directa, sobre el total tributado por las empresas españolas, es superior a lo observable en otros países

europeos. El elevado tipo del impuesto de sociedades y la progresiva desaparición de ciertas deducciones al mismo lastran el impacto de la fiscalidad en las empresas de nuestro país.

La carga social, sobre el total tributado por las empresas, se halla por encima de los valores medios observables en la UE. En este sentido, destaca el elevado peso que en ello tiene la contribución por parte de la empresa.

La competitividad de las empresas españolas de transporte por carretera se verá resentida por la progresiva supresión de deducciones (inversión, nuevas tecnologías, medio ambiente…), la consiguiente pérdida de ventajas fiscales para el empresario y la desaparición del incentivo necesario para la inversión y el desarrollo del sector.

En este sentido, las reivindicaciones del sector deben girar en torno al doble objetivo de incrementar la productividad y la competitividad en un momento de claro cambio en el ciclo económico.

Entre los objetivos mas inmediatos se deben destacar:

• Una rebaja del impuesto de Sociedades hasta el entorno de la media del gravamen en la UE (aprox. 25%);

• Actuaciones necesarias para la eliminación o compensación de los tramos autonómicos del I.V.M.D.H. (céntimo sanitario), para mantener la fiscalidad sobre el gasóleo mínima exigida por la Unión Europea;

• Compromiso de mantener la fiscalidad del gasóleo de automoción empleado por los profesionales del transporte por carretera (gasóleo profesional) en los niveles mínimos autorizados por la Directiva comunitaria. La Directiva autoriza a la diferenciación de la tributación para el gasóleo utilizado por los vehículos de transporte por carretera siempre respetando los niveles mínimos. La creación de un gasóleo profesional, debe significar en todo caso, el mantenimiento de la fiscalidad mínima a que hace referencia la propia Directiva;

• Desaparición del IAE para todas las empresas ya que la entrada en vigor del RDLeg 2/2004 por el que se aprueba la Ley de Haciendas Locales ocasionó un efecto divergente sobre los diferentes agentes del sector del transporte por carretera. Por un lado, supuso la exención para todas las personas físicas y entidades jurídicas cuyo volumen de facturación no alcanzase un millón de euros, y por otro, un incremento medio del 30 % en las cuotas tributarias del resto de los sujetos pasivos;

• Igualar los niveles de competencia y mejorar la neutralidad impositiva entre las distintas figuras empresariales que actúan en el sector, así como a la corrección de determinadas prácticas irregulares que a su amparo se podrían producir;

• Recuperación de los incentivos en I+D+i;

• Políticas de estímulo tributario para la adquisición y renovación de flota con vehículos más ecológicos;

• Políticas de estímulo tributario para la implantación de nuevas tecnologías;

• Apoyos a la utilización de una mayor cuota de los biocombustibles con incentivos para evitar la excesiva dependencia de los combustibles fósiles,

• Incentivos y ayudas a la internacionalización de las empresas;

• Mantenimiento de líneas ICO específicas para el transporte;

• Reducción de las cargas sociales de las empresas a los tipos medios de la UE.

CETM
Confederación Española de Transporte de Mercancías

• Se deberían prorrogar de forma transitoria las medidas acordadas en diciembre de 2005, para paliar los problemas planteados por la escalada del precio del crudo.

Aplicación de las tasas por uso de infraestructuras o peajes (Directiva sobre la Euroviñeta)

Ante la presentación por la Comisión Europea, en junio de 2008, de un nuevo Proyecto de Directiva sobre la Euroviñeta, el Gobierno español tendrá que defender su posición de desventaja como país periférico.

La aplicación de la Directiva debe de llevar un estricto seguimiento desde la Comisión para evitar perjuicios a países periféricos, como es el caso de España.

Los peajes que se introduzcan no deben suponer un aumento de la carga tributaria sino que suponga un reajuste del actual sistema de gravámenes que recaen sobre la actividad de los vehículos de transporte por carretera, de forma que el importe medio de los nuevos gravámenes debe ser igual al de las compensaciones que se deban realizar por impuestos ya repercutidos (impuesto especial sobre hidrocarburos, impuesto de tracción mecánica, etc.)

El tratamiento de los Estados a la hora de aplicar los peajes debe ser el mismo para los usuarios residentes y no residentes.

Se debe establecer un exhaustivo análisis de los costes a repercutir en los peajes de forma que no se apliquen de forma arbitraria.

No debe existir una financiación cruzada, por entender que el transporte por carretera no debe ser, ni la fuente de financiación de otros modos, ni de otros sectores de actividad.

La tarificación debe tratarse de forma global sin discriminaciones por la naturaleza del usuario de la carretera. Teniendo en cuenta que el mayor causante de la congestión es el transporte privado, no se puede centrar todo el peso de la tarificación en el transporte de mercancías como si fuera el único usuario de la carretera y más aun cuando este ya soporta una serie importante de impuestos ligados a su actividad que compensa en gran medida sus costes externos.

Modificación de la Directiva 2003/96 que regula el gasóleo profesional

El Gobierno español debe defender en Bruselas la situación actual de España en el tratamiento dado por la Directiva. Actualmente España se encuentra en la banda baja del impuesto y la modificación planteada iría en detrimento de nuestros intereses como país periférico que necesita del transporte para llegar a los mercados europeos y que sus productos sean competitivos.

El Proyecto de modificación, que se encuentra en primera lectura en el Parlamento Europeo, eleva los niveles impositivos mínimos con carácter general en toda la UE, acorta los plazos de armonización y perjudica los periodos transitorios establecidos para España.

Tratamiento del precio de los Combustibles:

Una de las grandes preocupaciones del Sector es la enorme repercusión de los aumentos del precio del gasóleo, sobre los costes del transporte de mercancías por carretera, y la dificultad de trasladar estos al cliente.

CETM
Confederación Española de Transporte de Mercancías

En un contexto económico difícil con el precio del barril de crudo en sus niveles mas altos, los transportistas por carretera no llegan a repercutir el alza de los precios del carburante en los contratos que firman con sus clientes. Este desfase entre la fuerte progresión de los costes y la progresión más moderada de los precios provoca una degradación continua de los márgenes de las empresas.

A nivel estatal, de cara a poder llevar a la practica la cláusula de actualización automática de precios y facilitar la correcta traslación de costes a las facturas del transporte, el Gobierno debe asegurar la publicación diaria de los precios medios de los combustibles.

Igualmente sería conveniente promover a nivel de la UE alguna regulación que permita que los contratos puedan prever que los precios del transporte sean revisados de pleno derecho para tener en cuenta la variación del coste del carburante entre la fecha del contrato y la de realización de la operación del transporte. En ausencia de contrato, la repercusión de la variación del precio de los carburantes será calculada por referencia al precio del gasóleo en el momento de la contratación y a la fecha de ejecución referenciado al índice que se establezca como valido

Actuaciones en el ambito de legislacion social

Directiva 2002/15/CE

En materia de legislación social aplicada al sector, el Gobierno español debería instar, con urgencia, a la Comisión y al Parlamento Europeo para llevar a cabo la modificación de la Directiva sobre la ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles del sector (Directiva 2002/15/CE), en la que se debería tener en cuenta las siguientes consideraciones:

• la inclusión de los transportistas autónomos,

• la reformulación de la totalidad de la Directiva sobre tiempo de trabajo para su correcta adecuación al contenido del Reglamento sobre tiempos de conducción y descanso (Reglamento 561/2006),

• reformular las definiciones sobre tiempo de trabajo y tiempo de disponibilidad, para evitar las dudas de interpretación que han surgido y las aparentes contradicciones en las que incurren,

• en el fenómeno de la conducción en equipo, dar un tratamiento diferenciado, distinto de la disponibilidad, a los períodos en los que el conductor va sentado o acostado en la litera junto al que efectivamente está conduciendo,

• y replantearse la exigencia del conocimiento previo por parte del trabajador de determinados períodos para su consideración como de disponibilidad, o para evitar su consideración de tiempo de trabajo (el caso de las esperas para carga y descarga), pues en absoluto es adecuada a la realidad del sector del transporte.

Real Decreto 902/2007

A nivel español, el Gobierno debería impulsar una mejora del Real Decreto 902/2007, de 6 de julio, por el que se traspone a nuestro derecho interno la Directiva 2002/15/CE, ya que es claramente perjudicial para el sector del transporte. La norma de transposición, lejos de ceñirse al objetivo que dice perseguir, hace aún más rígida y restrictiva la aplicación de la Directiva

en nuestro país, por lo que coloca a las empresas de transporte españolas en una situación de clara desventaja frente a sus competidores europeos.

En todo caso la transposición, sin ser mas restrictiva que la propia Directiva, debe ser extremadamente cuidadosa, a fin de alcanzar un nuevo punto de equilibrio que permita a las empresas garantizar su competitividad y que conduzca, al mismo tiempo, a una mejora de las condiciones de seguridad, salud y conciliación familiar de los conductores.

Reglamento 561/2006

La modificación de la reglamentación, referente a los tiempos de conducción y descanso del transporte por carretera, afecta gravemente al transporte por carretera de los países periféricos, como España, cuyos conductores difícilmente consiguen realizar los descansos semanales en sus domicilios. La exigencia del descanso semanal transcurridos seis periodos de conducción restringe de forma innecesaria la libertad de los conductores de elegir su lugar de descanso.

La solución al problema pasa por que se amplíen de forma flexible los periodos de conducción permitiendo los retornos de los conductores profesionales para realizar los correspondientes descansos en su domicilio de forma que pueda conciliar su vida laboral y familiar, respetando los periodos de conducción diarios, así como los descansos diarios y semanales recuperando las horas perdidas en las semanas siguientes.

El conductor, con el Reglamento 561/2006 no solamente se ve afectado por las modificaciones introducidas, sino que a ello deben añadirse las restricciones de circulación existentes en los distintos países, que impiden la circulación de los camiones durante los fines de semana y algunos días festivos. Asunto éste que laUnión Europea no ha conseguido tampoco armonizar, visto el bloqueo de Alemania, Francia, Austria y Luxemburgo.

Jubilación anticipada y enfermedades profesionales de los conductores

Puede afirmarse que la actividad del conductor profesional de avanzada edad, cuando lleva ejerciendo más de 20/25 años, al realizarse en la carretera, conlleva un riesgo y, en cierto modo, puede decirse que reviste mayor penosidad que otras muchas ocupaciones, por la atención constante que requiere la conducción, la inmovilidad y los esfuerzos físicos, la lejanía del hogar que implica un desarraigo incompatible con la conciliación de la vida laboral y familiar, etc.

Por otra parte, distintos estudios sobre las condiciones de salud de los conductores profesionales han señalado una mayor frecuencia de enfermedades y patologías entre los mismos, que se manifiestan con mayor incidencia, según avanza la edad del trabajador, como son la hipertensión arterial, las alteraciones en la micción, los dolores articulares, especialmente en rodillas y columna cervical, el infarto de miocardio, la falta de reflejos, la apnea del sueño, etc.

Además, hemos de tener en cuenta que el estado de salud de los conductores y, en consecuencia, la posible pérdida de facultades, de estos profesionales con el paso de los años, puede afectar de manera directa a la seguridad vial, aumentando el riesgo de accidentes de tráfico.

Por todas estas circunstancias, que se ven acrecentadas por el transcurso de los años de ocupación, consideramos –coincidiendo con las centrales sindicales- que se debería permitir el acceso a la jubilación anticipada de los conductores, sin que ello

conllevase disminución alguna en la cuantía de sus pensiones, tal como tienen reconocido otros colectivos, en base a su edad y años de servicio prestado.

Desarrollo del Reglamento que regula el Estatuto del Trabajo Autónomo

El Gobierno debe contar con la participación sectorial en los trabajos previos al desarrollo normativo del Proyecto de Reglamento que regula el Estatuto del Trabajo Autónomo.

Actuaciones en el ambito de legislación de transporte

Implantación de un plan de actuación inspectora, que priorice sobre aquellos aspectos que distorsionan gravemente las condiciones de competencia entre las empresas.

Se debe analizar la tipificación de las infracciones y actualizar la aplicación del baremo sancionador a la realidad sectorial, aplicando la parte baja de la tabla, hasta la reforma de los artículos que lo regulan.

Se debe intensificar la labor coordinadora entre las distintas administraciones competentes en materia de inspección de transporte (Ministerio de Fomento y CC.AA.), involucrando a las instituciones competentes.

Dentro del proceso de revisión y actualización del contrato de transporte, se deben tener en cuenta por los legisladores las observaciones presentadas por el Comité Nacional de Transportes, contemplando entre otras materias, la incorporación del contenido de la Ley de lucha contra la morosidad, en cuanto a plazos de pago e intereses de demora, incluyendo la posibilidad legal de retención de la mercancía, como garantía del cobro de los servicios de transporte prestados, así como la determinación de la responsabilidad de los diferentes agentes que intervienen en el contrato.

Se debe proceder a analizar la fórmula más adecuada para regular el cabotaje en España, mientras no se apruebe un reglamento comunitario que armonice la situación a nivel europeo, tal como están haciendo otros países europeos, para evitar prácticas abusivas que se puedan dar al amparo de una relajación en el control, sobre el cumplimiento de la reglamentación en vigor.

Se debe encontrar apoyo incondicional, desde el Ministerio de Fomento y el resto del Gobierno, para defender los intereses del transporte por carretera español, en el ámbito de la Unión Europea, prestando especial atención a las peticiones, para conseguir la armonización de reglamentaciones especificas y transversales que afecten directamente al desarrollo de la actividad y a su estructura empresarial.

El Ministerio de Fomento debe plantear la necesidad de adaptación de la indemnización por paralizaciones en la realización de la carga y descarga. Es necesario que esa indemnización sea adaptada, de forma que cubra la totalidad de los costes fijos efectivos originados al transportista, cuestión que la actual fórmula no realiza de forma satisfactoria.

Ante la necesidad de armonizar a nivel europeo la documentación utilizada en los servicios de transporte y ante la ineficacia y falta de cumplimiento de las expectativas planteadas con la implantación del Documento de Control en España, el sector requiere la supresión del mismo dado que actualmente su exigencia genera más perjuicios a los transportistas que aspectos positivos.

Actualmente, tal y como se establece respecto de otras responsabilidades, es necesario establecer condiciones de responsabilidad objetiva para los conductores ante infracciones de tiempos de conducción y descanso

La Administración Central y las autonomicas deben dotar partidas presupuestarias para desarrollar acciones destinadas a

mejorar la imagen del sector: medidas concretas y financiación.

Actuaciones en el ambito de la formación profesional transporte por carretera

La entrada en vigor del Real Decreto 1032/2007 que introduce una cualificación inicial y formación continua obligatoria de conductores profesionales, debe servir de iniciador de una nueva Formación Profesional de la Familia de Transporte, integrando estas exigidas cualificaciones en los tres subsistemas de formación profesional y se creen nuevos centros formativos capaces de atender las necesidades de formación de las empresas y los trabajadores del sector.

Para ello, se proponen las siguientes actuaciones con carácter prioritario:

1. Incorporación del Ministerio de Fomento al Consejo General de Formación Profesional, así como la participación de los representantes empresariales del sector dentro del mismo organismo.

2. Redefinición de la Familia Profesional de Transporte del Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales

3. Reforma urgente de las Especialidades de Formación profesional para el empleo relacionadas con la conducción de vehículos y de los Certificados de profesionalidad de Conductor (camiones y autobuses)

4. Diseño de un nuevo Ciclo Formativo de Grado Medio con competencias profesionales específicas de conducción de vehículos (camiones y autobuses)

5. Instauración de Prácticas en empresas en toda la Formación para el empleo.

6. Creación de una red de Centros Integrados de Formación Profesional de Transporte.

Para las organizaciones empresariales, la nueva formación obligatoria de conductores (inicial y continua) impulsada por el Ministerio de Fomento, tiene un gran valor estratégico para la mejora de la calidad del servicio de las empresas del sector, la seguridad vial y la profesionalidad de sus trabajadores. Por lo que desde las administraciones de Transportes, Interior, Educación y Trabajo se debería dar un impulso decidido para que en el medio plazo el Sistema de Formación Profesional, en sus tres subsistemas, pueda disponer de una oferta formativa completa e integrada en la familia profesional de Transporte, acorde con las necesidades formativas de las empresas y los trabajadores del sector, y de su peso en el desarrollo, en el empleo y en la economía de nuestro país.

Actuaciones en el ámbito de la legislación viaria

Seguridad Vial

La seguridad vial es uno de los principales escollos a los que se enfrenta la UE. Para mejorar la situación actual hace falta incidir en la educación vial, el trazado de las carreteras y en las medidas de seguridad de los vehículos. Igualmente conviene armonizar la normativa, control y señalización de las vías así como las exigencias en la obtención de los permisos de conducir.

Restricciones al tráfico

Desde hace muchos años, el Sector defiende la eliminación de todas las restricciones al tráfico de carácter genérico, ya que introducen, de forma injustificada, elementos de rigidez que impiden la libre circulación de las mercancías, al tiempo que dificultan tremendamente la mejora de las condiciones sociales de los conductores. Consideramos que deben establecerse corredores, que permitan la libre circulación de todos los vehículos.

En cuanto a las restricciones para mercancías peligrosas, consideramos necesario que exista un mayor grado de coordinación entre las autoridades competentes del Estado, Cataluña y País Vasco. Así mismo, es necesario mejorar la red de itinerarios para mercancías peligrosas (RIMP).

Insistimos en la necesidad de que exista una coordinación a nivel nacional entre las distintas autoridades con competencia en materia de restricciones a la circulación, ya que esta es la única manera de ordenar de forma lógica una actividad, como es la del transporte, que se basa en la rápida y libre circulación de las mercancías, y donde es fundamental la existencia de unas normas armonizadas.

A nivel de la UE se precisa una armonización urgente que regule la aplicación de las restricciones de circulación para los vehículos pesados. Restringir el tránsito de estos, lejos de mejorar las condiciones y la seguridad del tráfico, en puntos estratégicos, crea grandes caos circulatorios, más consumo de carburante, mayor grado de contaminación, inseguridad vial y estrés.

Infraestructuras e intermodalidad

Infraestructuras

La actividad económica y el consumo en general, siguen creciendo y no se percibe nada en el corto plazo, que no sea, una fuerte demanda de transporte, que mayoritariamente absorberá la carretera.

El Plan Estratégico de Infraestructuras del Ministerio de Fomento (PEIT), cuyo principal objetivo es contribuir al desarrollo económico y a la competitividad de la economía, desde la política de transporte, dedica el 48% de sus 250.000 millones de € de presupuesto, al desarrollo de las líneas de Alta Velocidad (AVE) paraviajeros, dejando en un segundo plano al transporte de mercancías, muy especialmente al sector de la carretera. Se trata de un gravísimo error, porque la realidad es que gracias a su flexibilidad y a una extraordinaria capacidad basada en la puntualidad, el servicio puerta a puerta, la calidad, la seguridad, y el precio más competitivo, el transporte de mercancías por carretera es el verdadero motor de la economía, tanto española como europea.

Se debe abordar de una vez, a nivel nacional y europeo, un serio proyecto de inversión en nuevas carreteras e infraestructuras, junto a la mejora urgente de las ya existentes, ya que no será posible reducir la intensidad del tráfico.

Dentro de los programas de desarrollo de infraestructuras se debe diseñar una red de áreas de descanso seguras que permitan a los conductores realizar sus descansos diarios y semanales sin que sean objeto de asaltos y robos, donde puedan contar con una dotación de servicios adecuados a sus necesidades.

Para España, por nuestra localización como país periférico, es de vital importancia que se produzca un avance en cuanto a la permeabilidad pirenaica se refiere, eliminando el cuello de botella que suponen las dos únicas infraestructuras existentes en estos momentos y en especial el paso de Biriatou, y que dificultan nuestra salida hacia los principales mercados europeos.

Según datos de estudios elaborados en la UE, queda demostrado que la construcción de carreteras más anchas y de mejor calidad, contribuye a reducir la contaminación ambiental y a mejorar la seguridad. Una apropiada política de inversión en construcción y mantenimiento de carreteras es una buena vía para conseguir los objetivos del desarrollo sostenible.

Además, dentro de la red transeuropea de carreteras, se deben habilitar corredores específicos para el transporte de mercancías donde no existan restricciones horarias.

Intermodadlidad

En la actualidad, nos encontramos en un momento en que la falta de infraestructuras, y las rigideces derivadas de la misma, suponen serios inconvenientes en el desarrollo y promoción de la intermodalidad.

El concepto tradicional de los puertos marítimos y de las estaciones ferroviarias se concibió en el entorno de las grandes ciudades y para operar con barcos y trenes de pasajeros. En la actualidad, el enorme crecimiento del tránsito de mercancías en general y en especial del tráfico de contenedores, tiene colapsados los espacios existentes y los accesos para operar.

Para contribuir al desarrollo del transporte multimodal, de la mano del transporte por carretera, es necesario mejorar y eliminar las condiciones precarias del transporte maritimo que existen en la actualidad, relacionadas con su operativa diaria, como pueden ser los accesos viarios, el desarrollo de los servicios complementarios y de las zonas de influencia logísticas anexas a los puertos y a las estaciones de ferrocarril, la creación de amplios espacios logísticos para realizar la carga, descarga y manipulación de las mercancías, donde se pueda realizar el intercambio modal de las mismas, sin el colapso actualmente existente.

Por otro lado, las infraestructuras portuarias y ferroviarias necesitan más libertad, mayor autonomía en su gestión, y realizar una clara definición de las funciones estrictamente públicas, dejando en manos de la iniciativa privada todo aquello que pueda significar más agilidad y eficacia.

Las necesidades a cubrir por la intermodalidad frente a los transportistas de carretera son las siguientes:

- Accesos viarios a los puertos, estaciones y centros de intercambio (Conectividad).
- Infraestructuras adecuadas a la actividad (puertos, terminales de carga, etc.)
- Regularidad y puntualidad de los Tráficos.
- Simplicidad documental.
- Reducción tiempos de transito.
- Reducción Costes.
- Responsabilidades por incumplimientos.
- Que los tiempos de estancia en el barco del conductor computen como descanso.