

# SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

Documento Informativo para el Sector del Transporte en Euskadi



**TEIRLOG INGENIERIA**

*Empresa Certificada*





## ÍNDICE

<b>1. ANÁLISIS INTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI</b>	<b>3</b>
1.1. INDICADORES ECONÓMICOS DEL SECTOR	4
1.2. ANÁLISIS DE LA OFERTA DE TRANSPORTE	7
1.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE	29
<b>2. ANÁLISIS EXTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI</b>	<b>52</b>
2.1. EVOLUCIÓN DE LAS TENDENCIAS EN LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE	53
2.2. EVOLUCIÓN EXPERIMENTADA Y PROSPECTIVA SECTORIAL	61
<b>3. DIAGNÓSTICO ESQUEMÁTICO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI</b>	<b>71</b>
3.1. FORTALEZAS Y DEBILIDADES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI	72
3.2. FACTORES CLAVE DEL SECTOR Y PARTES RELACIONADAS	75
<b>BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DE INFORMACIÓN</b>	<b>80</b>

## Año de referencia y últimos datos disponibles para el estudio de la evolución del sector del transporte de mercancías por carretera en Euskadi

- ❑ El año de referencia será **2.008 con carácter general**, año anterior al inicio de la crisis como punto significativo de referencia.  
En algunas ocasiones se considerará **2.010** como año de referencia, para ofrecer un **quinquenio de evolución**, por ser el año con datos homogéneos más antiguos que permiten su comparación con los últimos valores disponibles.
- ❑ Respecto a los **últimos datos disponibles**, se tienen tres referencias, salvo algunas excepciones:
  - **2013** (cierre del año). Para **datos desagregados por Territorios Históricos y por modos de transporte** de las siguientes fuentes: EUSTAT, OTEUS y D.G. de Tráfico del Ministerio de Fomento.
  - **2014** (cierre del año). Para **datos desagregados por Comunidades Autónomas** de las siguientes fuentes: EUSTAT, OTEUS, D.G. de Tráfico del Ministerio de Fomento, anuarios estadísticos del Ministerio de Fomento.
  - **2015** (diferentes fechas). Para datos del **Registro General del Ministerio de Fomento, SITRAN, ESTADIS y observatorios del Ministerio de Fomento** (Observatorio del transporte de mercancías por carretera. Oferta y Demanda, Observatorio de costes del transporte de mercancías, Observatorio de precios del transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados, Observatorio de la actividad del transporte de mercancías por carretera en vehículos pesados...).



# 1. ANÁLISIS INTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI



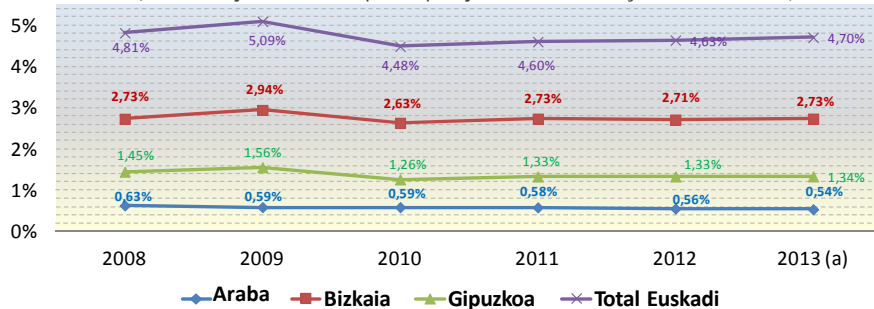
## 1.1. Indicadores económicos del sector. Aportación al VAB

Este apartado muestra la relevancia económica que presenta el sub sector del transporte de mercancías por carretera en Euskadi dentro del conjunto de la economía vasca.

### VAB DEL SECTOR TRANSPORTE EN LA ECONOMÍA VASCA

2010 - 2013 Global y por territorios

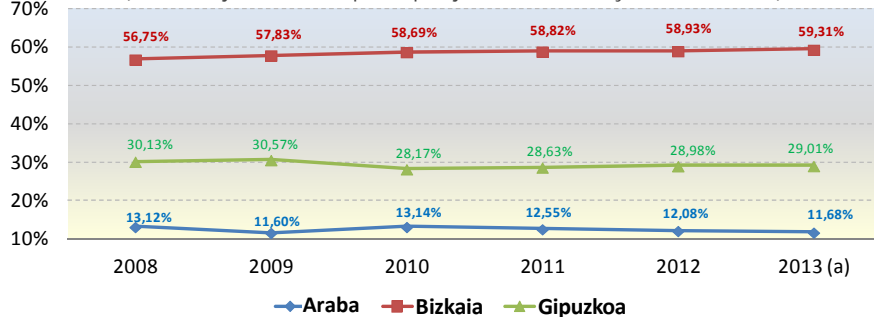
(Sector conjunto del transporte: pasajeros, mercancías y todos los modos)



### VAB DEL TRANSPORTE EN EUSKADI

PARTICIPACIÓN DE LOS DISTINTOS TERRITORIOS (2010 - 2013)

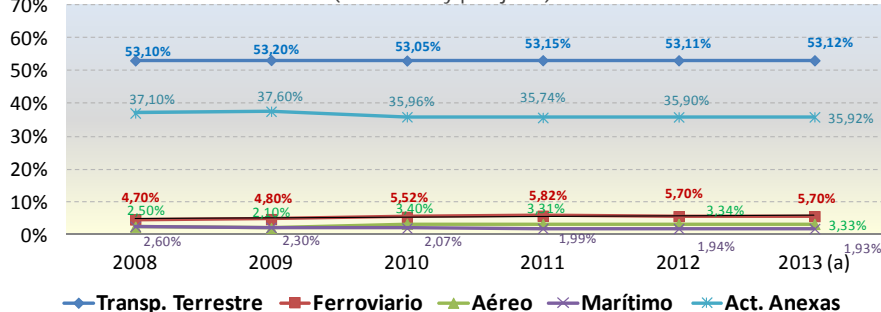
(Sector conjunto del transporte: pasajeros, mercancías y todos los modos)



### VAB DEL TRANSPORTE EN EUSKADI

PARTICIPACIÓN DE LOS DISTINTOS MODOS (2010 - 2013)

(Mercancías y pasajeros)



Fuente: EUSTAT / OTEUS  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

La participación del sector transporte en el VAB del País Vasco fue, en el año 2013, del 4,7%, habiendo experimentado un leve crecimiento respecto al año anterior del 0,1 %, y recuperado el peso que tenía en 2008

- Para el análisis de las cifras económicas del sector transporte en la Comunidad Autónoma del País Vasco se ha empleado la información elaborada por EUSTAT, encontrándose los datos desagregados por modos de transporte y territorios.
- En el año 2013, la participación del sector transportes (sector conjunto del transporte: todos los modos, pasajeros y mercancías) en la economía vasca a precios corrientes, representó el 4,7% del VAB, mostrando una ligera tendencia alcista en el periodo 2010 – 2013, desde el 4.48% de 2010. Estos datos contrastan con el periodo 2003 – 2009, donde la participación llegó al 5,1 % en 2009.(\*)
- En los gráficos adjuntos se puede observar el peso de los distintos territorios en el VAB del transporte: Bizkaia con casi un 59,3 %, Gipuzkoa con un 29% y Araba con un 11,6%.
- Por modos de transporte (pasajeros más mercancías), los pesos de cada uno modo se han mantenido estables desde 2010. El transporte terrestre (\*\*) por carretera genera el 53,1 % del VAB conjunto del sector del transporte, seguida del subsector de actividades anexas al transporte con un 35,9%.

#### NOTA:

(\*) Cambio de clasificación en el INE en 2007: el grupo "transporte y comunicaciones" se desagrega permitiendo obtener el dato de "transporte y almacenamiento", lo que produce una reducción del valor respecto a años anteriores y puede enmascarar el verdadero efecto estadístico del periodo de crisis.

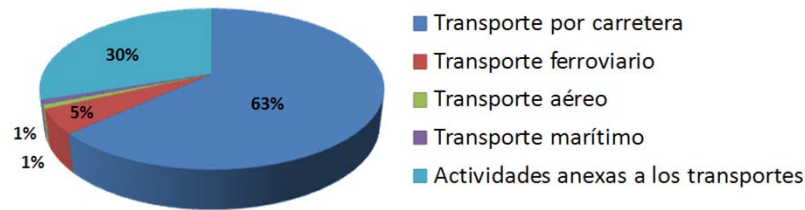
(\*\*) El transporte terrestre incluye:

- Pasajeros: transporte terrestre urbano y suburbano de pasajeros, transporte por taxi y otro tipo de transporte terrestre de pasajeros no clasificado en otra parte.
  - Mercancías: transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanza y transporte por tubería.
- Los datos de 2013 son aproximaciones.

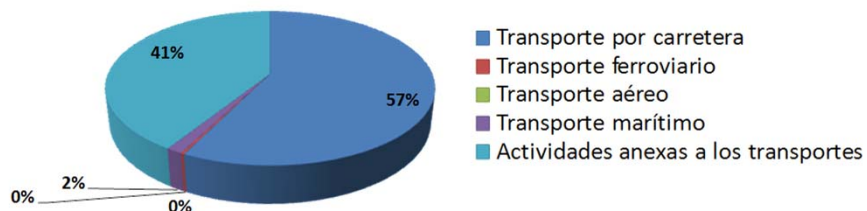
Según el Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS), el empleo del sector "Transportes" en el año 2013 fue de 37.800 puestos de trabajo (el 4,6% de los empleos de la economía vasca). Dentro del mismo destaca el modo carretera, con un 57,28% del empleo del total en el sector del transporte

- El Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS) ofrece datos desagregados referentes al **empleo generado por el sector conjunto de Transportes** (todos los modos, mercancías, pasajeros y actividades anexas) en el País Vasco (con algunas restricciones por salvaguardia del secreto estadístico). Según este observatorio, el empleo generado por dicho sector en el año 2013 fue de 37.800 puestos de trabajo (un 4,6% sobre el total de los 855.093 empleos generados por la economía vasca), frente a los 45.608 de 2008 (un 4,8% sobre el total de los 942.479 empleos generados por la economía vasca en 2008), lo que refleja un **descenso del 20,6% en el sector transportes en este periodo, superior al 9,3% de perdida de empleos del conjunto de la economía vasca en el mismo periodo.**
- La distribución del empleo entre los distintos modos de **transporte de mercancías por carretera** también ha sufrido cambios. **La carretera ha pasado de una cuota del 63,2% (28.822 empleos) en 2008 al 57,28% (16.271) en 2013**, frente al subsector de actividades anexas al transporte, que se ha mantenido estable en número absoluto de empleos pero ha mejorado su cuota, alcanzando el 41,05% (11.660 empleos) respecto del 30,1% (13.728 empleos) en 2008.

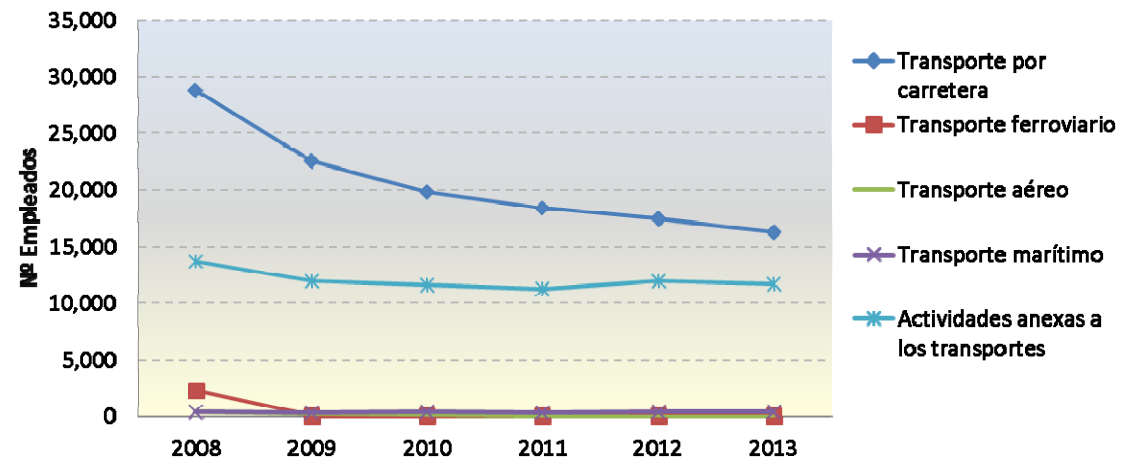
**DISTRIBUCIÓN DEL EMPLEO EN EL SECTOR TRANSPORTES POR MODO DE TRANSPORTE EN EUSKADI (Año 2008)**  
(Mercanías y Pasajeros)



**DISTRIBUCIÓN DEL EMPLEO EN EL SECTOR TRANSPORTES POR MODO DE TRANSPORTE EN EUSKADI (Año 2013)**  
(Mercanías y Pasajeros)



**EVOLUCIÓN EMPLEO SECTOR TRANSPORTES POR MODO DE TRANSPORTE EN EUSKADI**  
(Mercanías y pasajeros)



Fuente: OTEUS  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA



## 1.2. Análisis de la oferta de transportes. Análisis cuantitativo. Parque de vehículos

Se presentan los parámetros más representativos que permiten cuantificar la actividad del transporte de mercancías por carretera en Euskadi, analizando la situación actual y su evolución reciente (datos generales de volumen y caracterización de la oferta de transporte, estructura empresarial y grado de concentración, distribución geográfica de la oferta por territorios históricos y tipos de autorización, datos de parque de camiones , tipo de personalidad jurídica de las empresas ...).

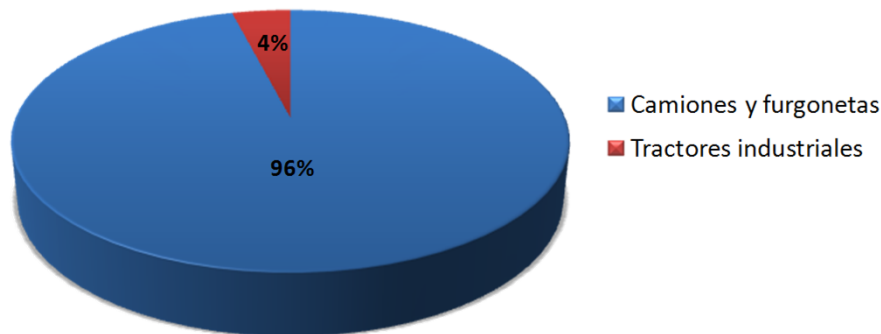


La distribución del parque de vehículos existente en Euskadi es similar a la registrada en España en ese mismo año (2014)

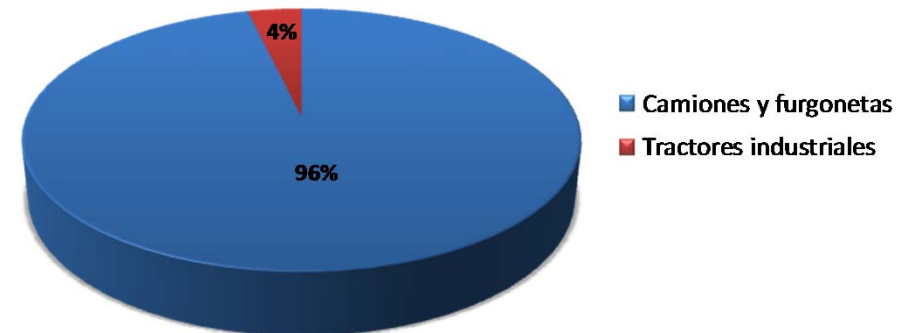
Entre 2008 y 2014 Euskadi ha experimentado un **descenso del 7,37%**, en lo que respecta a camiones y furgonetas y de 22,870% en tractores industriales, frente a la bajada de 6,79% y 12,80% que respectivamente sucedió en España.

		EVOLUCIÓN PARQUE DE VEHÍCULOS (autorizados -servicio público y servicio privado- y no autorizados)								
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2014	% 2008/2014
ARABA	Camiones y furgonetas	32.673	32.740	32.929	32.352	31.684	30.912	30.912	30.265	-7,37%
	Tractores industriales	1.447	1.391	1.351	1.325	1.232	1.150	1.150	1.116	-22,87%
	Total	34.120	34.131	34.280	33.677	32.916	32.062	32.062	31.381	-8,03%
GIPUZKOA	Camiones y furgonetas	71.105	71.268	71.373	70.115	68.830	67.168	67.168	65.270	-8,21%
	Tractores industriales	3.567	3.306	3.195	3.141	2.949	2.890	2.890	3.065	-14,07%
	Total	74.672	74.574	74.568	73.256	71.779	70.058	70.058	68.335	-8,49%
BIZKAIA	Camiones y furgonetas	90.601	90.946	91.549	91.392	90.245	88.720	88.720	87.426	-3,50%
	Tractores industriales	4.135	4.050	3.897	3.837	3.640	3.524	3.524	3.450	-16,57%
	Total	94.736	94.996	95.446	95.229	93.885	92.244	92.244	90.876	-4,07%
EUSKADI	Camiones y furgonetas	194.379	194.954	195.851	193.859	190.759	186.800	186.800	182.961	-5,87%
	Tractores industriales	9.149	8.747	8.443	8.303	7.821	7.564	7.564	7.631	-16,59%
	Total	203.528	203.701	204.294	202.162	198.580	194.364	194.364	190.592	-6,36%
ESPAÑA	Camiones y furgonetas	5.192.219	5.136.214	5.103.980	5.060.791	4.984.722	4.887.352	4.887.352	4.839.484	-6,79%
	Tractores industriales	213.366	206.730	199.486	195.960	186.964	182.822	182.822	186.060	-12,80%
	Total	5.405.585	5.342.944	5.303.466	5.256.751	5.171.686	5.070.174	5.070.174	5.025.544	-7,03%

**Distribución del parque de vehículos en EUSKADI. Año 2014**  
(Parque total de vehículos autorizados y no autorizados)



**Distribución del parque de vehículos en ESPAÑA. Año 2014**  
(Parque total de vehículos autorizados y no autorizados)



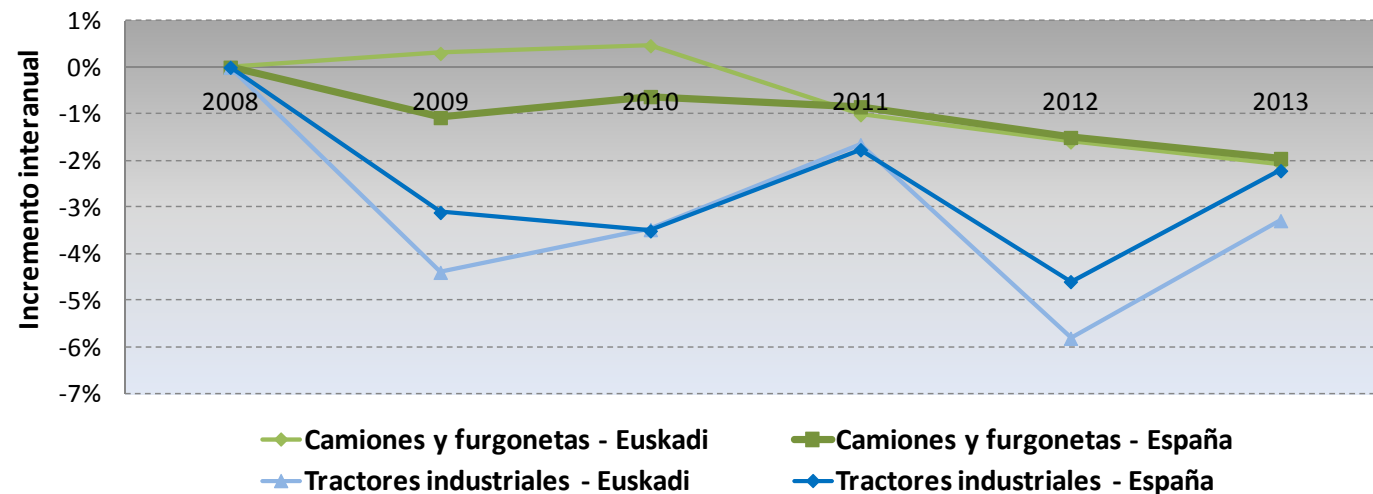
Fuente: D.G. de Tráfico. Mº del Interior. Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

En el parque de vehículos de mercancías de Euskadi se ha producido un descenso del 6,36% del total respecto del parque en 2008

- El parque de vehículos destinados al **transporte de mercancías** (público y privado) en Euskadi en el año 2014 **representa el 3,79% del total nacional**, con 190.592 vehículos a finales de dicho año. Dentro del parque de vehículos en el País Vasco, los destinados a transporte de mercancías (camiones, furgonetas y tractores industriales) representan el 14,2% del total.
- Entre **2008 y 2014**, el **parque total de vehículos de mercancías con capacidad de tracción e Euskadi ha descendido un 6,36%** (12.936 vehículos), **siendo esta caída mucho más acusada en cabezas tractoras (tractores industriales), con un descenso del 16,59%** en dicho periodo (1.518 tractores). En el conjunto del Estado estas cifras fueron entre 2008 y 2014 del 7,03 % y 12,80 % respectivamente.
- En Euskadi, la gran mayoría de los vehículos destinados al transporte de mercancías se corresponde **con camiones y furgonetas (el 96%, con 182.961 unidades)**, y el **4% restante** corresponde a **tractores industriales, con 7.631 unidades**.
- El territorio histórico que mayor parque de vehículos de mercancías tiene es Bizkaia, con un 47,68% del total de Euskadi, seguido de Gipuzkoa (35,85%) y Araba (16,47%).

### COMPARACIÓN INCREMENTO INTERANUAL DEL PARQUE DE VEHÍCULOS DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA Y EUSKADI. AÑOS 2008-2013.

(Total de vehículos, autorizados – servicio público y servicio privado y no autorizados)

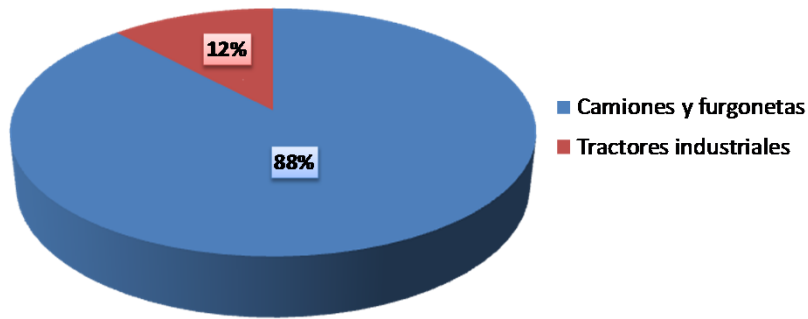


Fuente: D.G. de Tráfico. Mº del Interior.  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

### Número de matriculaciones anuales

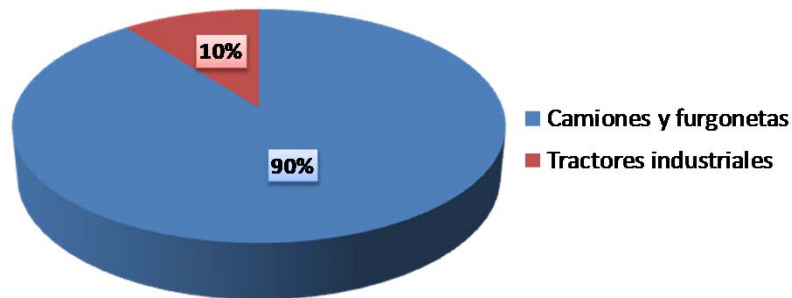
El número de matriculaciones de camiones, furgonetas y tractores industriales en Euskadi ha descendido un **51,34%** en 2014 con respecto al año 2008

**Matriculaciones de vehículos en Euskadi. Año 2014**



- En el año **2.014** se realizaron en Euskadi un total de **4.528 matriculaciones de vehículos de mercancías con capacidad de tracción** (camiones, furgonetas y tractores industriales), lo que supone el **3,33% del total de matriculaciones** para este tipo de vehículos realizadas en España. Se consideran tanto vehículos autorizados (servicio público o privado) como no autorizados.
- La proporción de camiones y furgonetas es superior en Euskadi respecto del Estado, 12% frente a un 10%.
- El territorio histórico en el que se hicieron mayor número de matriculaciones en 2014 de vehículos de mercancías fue Bizkaia, con 1.804 matriculaciones (40 % del total). Le sigue en importancia Gipuzkoa (39 %) y Araba (21 %).

**Matriculaciones de vehículos en España. Año 2014**



		EVOLUCIÓN MATRICULACIONES ANUALES POR TIPO DE VEHÍCULO							
		Vehículos autorizados (servicio público y servicio privado) y no autorizados							
		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	% 2008/2014
ARABA	Camiones y furgonetas	1.517	902	1.051	686	710	743	926	-38,96%
	Tractores industriales	84	28	54	47	48	45	38	-54,76%
	<b>Total</b>	<b>1.601</b>	<b>930</b>	<b>1.105</b>	<b>733</b>	<b>758</b>	<b>788</b>	<b>964</b>	<b>-39,79%</b>
BIZKAIA	Camiones y furgonetas	4.336	2.728	2.721	2.060	1.423	1.417	1.700	-60,79%
	Tractores industriales	281	58	79	82	65	84	104	-62,99%
	<b>Total</b>	<b>4.617</b>	<b>2.786</b>	<b>2.800</b>	<b>2.142</b>	<b>1.488</b>	<b>1.501</b>	<b>1.804</b>	<b>-60,93%</b>
GIPUZKOA	Camiones y furgonetas	2.731	1.774	1.699	1.439	1.153	1.163	1.361	-50,16%
	Tractores industriales	356	95	169	251	314	270	399	12,08%
	<b>Total</b>	<b>3.087</b>	<b>1.869</b>	<b>1.868</b>	<b>1.690</b>	<b>1.467</b>	<b>1.433</b>	<b>1.760</b>	<b>-42,99%</b>
EUSKADI	Camiones y furgonetas	8.584	5.404	5.471	4.185	3.286	3.323	3.987	-53,55%
	Tractores industriales	721	181	302	380	427	399	541	-24,97%
	<b>Total</b>	<b>9.305</b>	<b>5.585</b>	<b>5.773</b>	<b>4.565</b>	<b>3.713</b>	<b>3.722</b>	<b>4.528</b>	<b>-51,34%</b>
ESPAÑA	Camiones y furgonetas	220.539	136.433	145.093	132.682	97.905	97.067	121.005	-45,13%
	Tractores industriales	16.343	5774	7196	10.702	9.632	10.524	14.192	-13,16%
	<b>Total</b>	<b>236.882</b>	<b>142.207</b>	<b>152.289</b>	<b>143.384</b>	<b>107.537</b>	<b>107.591</b>	<b>135.197</b>	<b>-42,93%</b>

Fuente: D.G. de Tráfico. Ministerio del Interior.  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

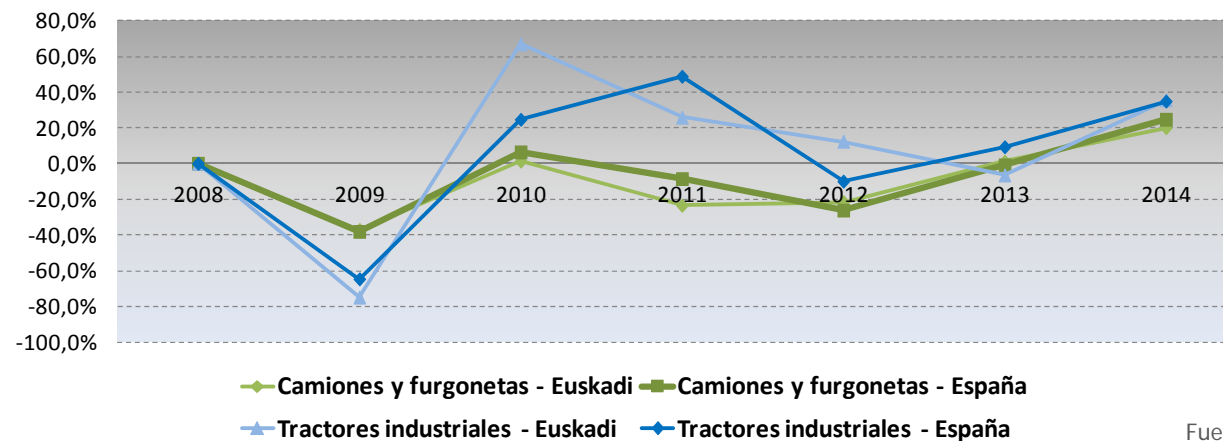
### Evolución del número de matriculaciones anuales

El número de matriculaciones de camiones, furgonetas y tractores industriales han experimentado un fuerte descenso desde el año 2008, tanto en España como en Euskadi

- Entre 2008 y 2014, las matriculaciones de vehículos de mercancías con capacidad de tracción en Euskadi ha descendido un 51,3% (4.777 vehículos), siendo una caída proporcionalmente similar en camiones y furgonetas y cabezas tractoras (tractores industriales): 4.597 camiones y furgonetas y 180 tractores. En el conjunto del Estado esta cifra fue entre 2008 y 2014 del 42,9%.
- La evolución de las matriculaciones de camiones y furgonetas en Euskadi en el periodo analizado (2008-2014) ha sido oscilante. La evolución del número de matriculaciones de tractores industriales ha seguido una evolución diferente a la producida en los camiones y furgonetas, con un pronunciado descenso en 2009 (-74,89%) respecto de 2008, seguido de un periodo de recuperación hasta 2012 (+135,91%), nuevo descenso en 2013 (-6,55 %) con fuerte recuperación en 2014 (+35,58%). En cuanto a camiones y furgonetas, hubo un descenso en 2009 (-37,04%) respecto de 2008, con una recuperación en 2010 del 1,23%, seguido de un periodo de caída hasta 2013 del 39,26% y recuperación en 2014, 19,98 %.
- La evolución de las matriculaciones de camiones y furgonetas en España en el periodo analizado (2008-2014) también ha sido oscilante, aunque ligeramente más atenuada en sus picos si se habla de la evolución de las matriculaciones de tractores industriales, y casi igual en la evolución de las matriculaciones de camiones y furgonetas.

#### COMPARACIÓN INCREMENTO INTERANUAL DE MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA Y EUSKADI. AÑOS 2008-2013.

(Vehículos, autorizados—servicio público y servicio privado-y no autorizados)



Fuente: D.G. de Tráfico. Ministerio del Interior.  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

# 1. ANÁLISIS INTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

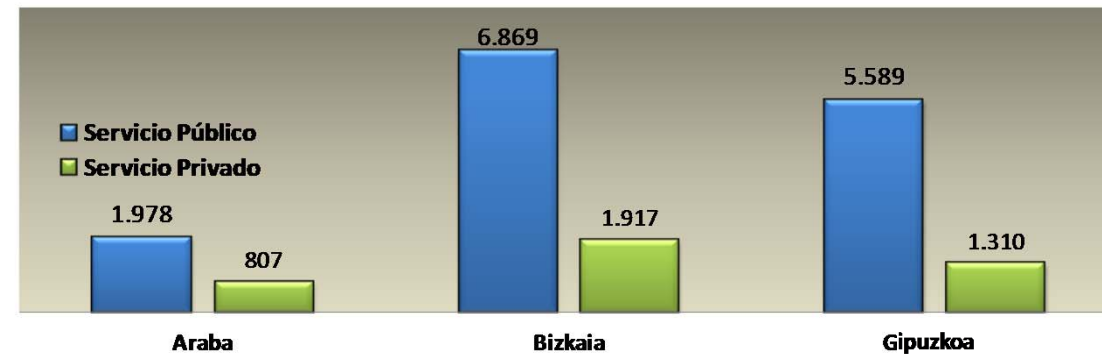
## 1.2. ANÁLISIS DE LA OFERTA DE TRANSPORTES. Análisis cuantitativo. Parque de vehículos

### Distribución de las autorizaciones

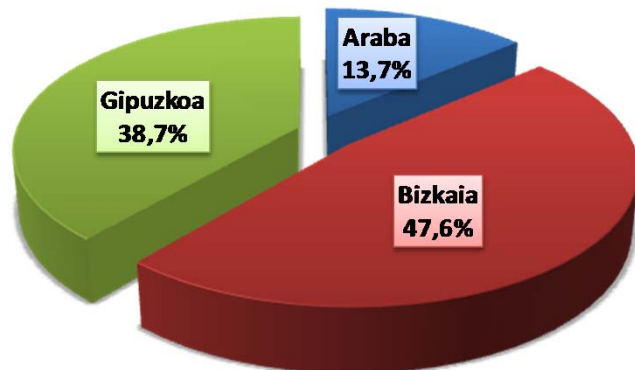
El total de vehículos autorizados en julio de 2015 en Euskadi ha descendido desde 2008 un 22%

- En julio de 2015, el número de autorizaciones de vehículos de transporte de mercancías en Euskadi alcanzó las 18.470. De ellas, el 78% corresponden al servicio público (14.436 autorizaciones) y el 22% al servicio privado (4.034 autorizaciones).
- Dentro del **servicio público**, las autorizaciones se reparten por tipo de vehículo en la siguiente proporción: **68% los vehículos pesados (9.813 autorizaciones)** y 32% los vehículos ligeros (4.623 autorizaciones).
- Dentro de Euskadi el territorio histórico que más autorizaciones posee es Bizkaia, con el 48% (6.869 autorizaciones) de las autorizaciones de la Comunidad. Le sigue en importancia Gipuzkoa con el 39% (5.589 autorizaciones) y Araba, con el 13% (1.978 autorizaciones) restante.

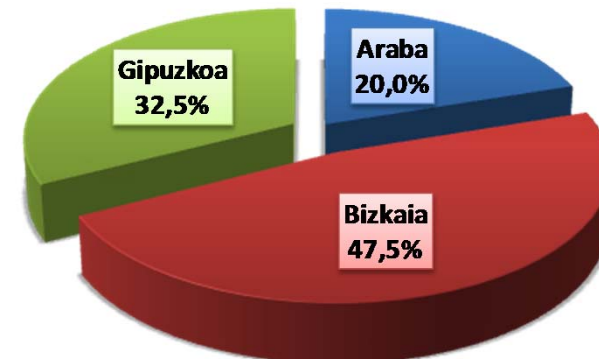
**DISTRIBUCIÓN DE AUTORIZACIONES DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR TERRITORIOS HISTÓRICOS. ABRIL 2015**



**AUTORIZACIONES VEHÍCULOS TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. SERVICIO PÚBLICO. Datos 07-07-2015**



**AUTORIZACIONES VEHÍCULOS TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. SERVICIO PRIVADO. Datos 07-07-2015**



Fuente: Registro General del Ministerio de Fomento  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

### Distribución de las autorizaciones (cont.)

El total de autorizaciones de vehículos de servicio público en julio de 2015 en Euskadi ha descendido un **20,24%** respecto de los datos de cierre de 2008

- La evolución entre **2008 y 2015 muestra una mayor caída de autorizaciones de vehículos de servicio público en Euskadi, del 20,24%, frente al descenso producido en España, del 16,77%**. Esta evolución se invierte respecto a la caída de autorizaciones de vehículos de servicio privado, donde el descenso del 38,63% en España es superior al 27,65% del País Vasco.

TOTAL VEHÍCULOS AUTORIZADOS EN EUSKADI. Datos 17-07-2015					
ÁMBITO DE AUTORIZACIONES	SERVICIO PÚBLICO	PESADOS	TOTAL SERV. PÚBLICO	SERVICIO PRIVADO	TOTAL
Nacional	4.623	9.813	14.436	4.034	18.470
Autonómico	0	0	0	0	0
Provincial	0	0	0	0	0
<b>TOTAL EUSKADI</b>	<b>4.623</b>	<b>9.813</b>	<b>14.436</b>	<b>4.034</b>	<b>18.470</b>

COMPARATIVA DEL TOTAL DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS ENTRE 2008 Y 2015									
	SERVICIO PÚBLICO			SERVICIO PRIVADO			TOTAL		
	LIGEROS + PESADOS			LIGEROS + PESADOS					
	2008	17/07/2015	% 2008/2015	2008	17/07/2015	% 2008/2015	2008	17/07/2015	% 2008/2015
EUSKADI	18,099	14,436	-20.24%	5,576	4,034	-27.65%	23,675	18,470	-21.99%
ESPAÑA	369,232	307,298	-16.77%	197,705	121,325	-38.63%	566,937	428,623	-24.40%

Fuente: Registro General del Ministerio de Fomento  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

# 1. ANÁLISIS INTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

## 1.2. ANÁLISIS DE LA OFERTA DE TRANSPORTES. Análisis cuantitativo. Parque de vehículos

### Distribución de las autorizaciones (cont.)

La evolución del nº de vehículos autorizados para el servicio público en Euskadi ha experimentado un comportamiento oscilatorio en los últimos años, similar al español, con tendencia descendente desde 2008 hasta la actualidad (-20,24% en Euskadi y -16,77% en España)

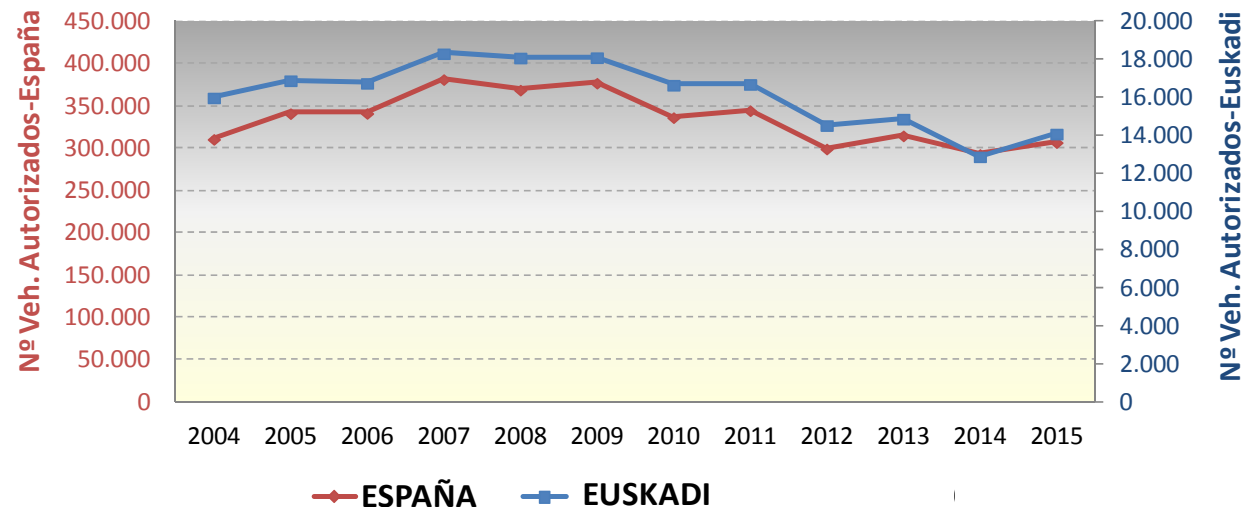
El total de vehículos autorizados en Euskadi representa el 4,31% del total nacional, mientras que los de servicio público representan el 4,7%, frente al 4,18% y el 4,90% que respectivamente se alcanzaron en 2008.

Analizando la distribución de vehículos autorizados por ámbito geográfico, se observa que el radio de acción nacional es el que mayoritariamente posee las autorizaciones de transporte de mercancías tanto dentro de Euskadi como de España (en Euskadi las de radio nacional representan el 100% de las autorizaciones, mientras que en España la distribución es radio nacional 94%, autonómico 5% y provincial 1% restante).

Dentro del periodo analizado (2004-2015), la evolución del parque de vehículos autorizados de servicio público tanto en España como en Euskadi, ha sido oscilante, con periodos de crecimiento seguidos de descenso, aunque con tendencia descendente desde el año 2008 hasta la actualidad (-20,24% en Euskadi y -16,77% en España), debido a la crisis económica

		TOTAL VEHÍCULOS AUTORIZADOS								
		SERVICIO PÚBLICO			SERVICIO PRIVADO			TOTAL		
		LIGEROS + PESADOS			LIGEROS + PESADOS					
		2008	17/07/2015	% 2008/2015	2008	17/07/2015	% 2008/2015	2008	17/07/2015	% 2008/2015
EUSKADI	RADIO DE ACCIÓN	18,099	14,436	-20.24%	5,576	4,034	-27.65%	23,675	18,470	-21.99%
	Nacional	18,099	14,436	-20.24%	-	4,034	-	-	18,470	-
	Autonómico, provincial y local	0	0	-	-	0	-	-	0	-
ESPAÑA	RADIO DE ACCIÓN	369,232	307,298	-16.77%	197,705	121,325	-38.63%	566,937	428,623	-24.40%
	Nacional	349,570	290,543	-16.89%	-	109,468	-	-	400,011	-
	Autonómico, provincial y local	19,662	16,755	-14.78%	-	11,857	-	-	28,612	-

EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS DE SERVICIO PÚBLICO EN EUSKADI Y ESPAÑA



Fuente: Registro General del Ministerio de Fomento  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

Según el Registro del Ministerio de Fomento en Euskadi hay 6.291 empresas que se dedican al transporte de mercancías por carretera con vehículos autorizados para servicio público, un 15,55% menos que en 2008. Descenso mayor al producido en España, del 9,18%

- El análisis de las **empresas dedicadas al transporte de mercancías con vehículos autorizados (\*)** muestra que, a fecha 17 de julio de **2015**, en Euskadi existen un total de 8.157 empresas, lo que supone un **descenso del 17,1% respecto de 2008**.
- El **77,12%** de las mismas (6.291) son empresas de **servicio público** y el 22,88% (1.866) de servicio privado.
- El territorio histórico con mayor número de empresas es **Bizkaia, 4.226 empresas**. Representan el **51,8%** del total de empresas transportistas en Euskadi. Dentro de Bizkaia, el 79,22% de sus empresas son de servicio público y el 20,78% restante de servicio privado.
- El segundo territorio con mayor número de empresas transportistas es **Gipuzkoa, 2.783 empresas**. Representan el 34,1% del total vasco. Dentro de este territorio, el porcentaje dedicado al servicio público y privado es, respectivamente, 75,75% y 24,25%.
- Finalmente, el territorio que cuenta con menos número de empresas es **Araba, 1.148 empresas**. Representan el 14,1% del total vasco. De ellas el 72,74% son de servicio público y el 27,26% de servicio privado.

EMPRESAS DEDICADAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EUSKADI									
	SERVICIO PÚBLICO			SERVICIO PRIVADO			TOTAL		
	2008	2015	% 2008/2015	2008	2015	% 2008/2015	2008	2015	% 2008/2015
<b>EUSKADI</b>	7.449	6.291	-15,55%	2.390	1.866	-21,92%	9.839	8.157	-17,10%
<b>ESPAÑA</b>	113.781	103.332	-9,18%	98.715	62.489	-36,70%	212.496	165.821	-21,97%

EMPRESAS DEDICADAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EUSKADI. Datos 17-07-2015							
	SERVICIO PÚBLICO	SERVICIO PRIVADO	TOTAL	% Serv. Público S/ total	% Serv. Privado S/ total	% Prov. S/ País Vasco	
ARABA	835	313	1,148	72.7%	27.3%	14.1%	
BIZKAIA	3,348	878	4,226	79.2%	20.8%	51.8%	
GIPUZKOA	2,108	675	2,783	75.7%	24.3%	34.1%	
EUSKADI	6,291	1,866	8,157	77.1%	22.9%	100.0%	
ESPAÑA	103,332	62,489	165,821	62.3%	37.7%		

EMPRESAS DEDICADAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN EUSKADI. Datos 17-07-2015						
Desglose de empresas por tipo de autorizaciones						
			ARABA	BIZKAIA	GIPUZKOA	EUSKADI
SERVICIO PÚBLICO		Pesado	497	1,937	1,345	3,779
		Ligero	338	1,411	763	2,512
		Super ligero	0	0	0	0
		A.S.C.I.	0	0	0	0
		A.S.C.X.	0	0	0	0
		<b>TOTAL</b>	<b>835</b>	<b>3,348</b>	<b>2,108</b>	<b>6,291</b>
SERVICIO PRIVADO		Mercancías	313	878	675	1,866
		Mixto	0	0	0	0
		<b>TOTAL</b>	<b>313</b>	<b>878</b>	<b>675</b>	<b>1,866</b>

Nota (\*): Solo requieren autorización empresas con vehículos autorizados de transporte de mercancías de >2 t para servicio público y de 3,5 t para servicio privado.  
A.S.C.I. = Alquiler sin conductor vehículo industrial  
A.S.C.X. = Alquiler sin conductor vehículo industrial y turismo

Fuente: Registro General del Ministerio de Fomento.  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA



Según la clasificación del CNAE (Código Nacional de Actividades Empresariales\*), el número de empresas que engloba el sector de transporte de mercancías por carretera en Euskadi ha disminuido un 29,17% entre 2008 y 2014

Como complemento a los datos del Registro General del Ministerio de Fomento (que recogen tan solo empresas con vehículos autorizados), se ha **analizado la evolución de las empresas (tanto con autorización de transporte como sin ella, es decir, de actividad complementaria al transporte)** dedicadas al transporte de mercancías por carretera en Euskadi entre 2008 y 2014.

La comarca en la que se produce **mayor concentración de empresas** es el **Gran Bilbao**, que cuenta con **2.682 empresas** dedicadas al transporte de mercancías por carretera, lo cual supone el **38,2% del total** de las mismas en Euskadi, con un **descenso del 43,5% respecto de 2008**. El **62% de las empresas se concentran en las 3 principales aglomeraciones urbanas de Euskadi: Gran Bilbao, Llanada Alavesa (9,6%) y San Sebastián (14,2)**, estas dos últimas a mucha distancia del Gran Bilbao. Solo en una comarca se ha mantenido el número de empresas entre 2008 y 2014, en los Valles Alaveses, con 29 empresas.

EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI POR TERRITORIOS HISTÓRICOS Y COMARCAS. AÑO 2008 - 2.014							
(Código CNAE 4941 - EUSTAT)							
TERRITORIO HISTÓRICO	COMARCA	EMPRESAS 2014	% Comarca Sb. Total EUSKADI	% Comarca Sb. Total Territorio	% Acumulado Comarca Sb.	EMPRESAS 2008	% 2008 - 2014
ARABA	Arabako Ibarak / Valles Alaveses	29	0,4%	3,2%	3,2%	29	0,0%
	Arabako Lautada / Llanada Alavesa	678	9,6%	74,9%	78,1%	989	-31,4%
	Arabako Mendialdea / Montaña Alavesa	11	0,2%	1,2%	79,3%	16	-31,3%
	Errioxa Arabarra / Rioja Alavesa	18	0,3%	2,0%	81,3%	20	-10,0%
	Gorbeia Inguruak / Estribaciones del Gorbea	28	0,4%	3,1%	84,4%	36	-22,2%
	Kantauri Arabarra / Cantábrica Alavesa	141	2,0%	15,6%	100,0%	183	-23,0%
	<b>Total Araba</b>	<b>905</b>	<b>12,9%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-</b>	<b>1.273</b>	<b>-28,9%</b>
GIPUZKOA	Bidasoa Beherea / Bajo Bidasoa	414	5,9%	17,6%	17,6%	650	-36,3%
	Deba Beherea / Bajo Deba	129	1,8%	5,5%	23,0%	187	-31,0%
	Debagoiena / Alto Deba	152	2,2%	6,5%	29,5%	230	-33,9%
	Donostia / San Sebastián	1.001	14,2%	42,5%	72,0%	1.489	-32,8%
	Goierrri	222	3,2%	9,4%	81,4%	344	-35,5%
	Tolosa	206	2,9%	8,7%	90,2%	316	-34,8%
	Urola costa	232	3,3%	9,8%	100,0%	307	-24,4%
	<b>Total Gipuzkoa</b>	<b>2.356</b>	<b>33,5%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-</b>	<b>3.523</b>	<b>-33,1%</b>
BIZKAIA	Arratia Nerbioi / Arratia-Nervión	143	2,0%	3,8%	3,8%	153	-6,5%
	Bilbo Handia / Gran Bilbao	2.682	38,2%	71,2%	75,0%	3.850	-30,3%
	Durangaldea / Duranguesado	404	5,7%	10,7%	85,7%	495	-18,4%
	Enkartzioak / Encartaciones	202	2,9%	5,4%	91,1%	245	-17,6%
	Gernika-Bermeo	100	1,4%	2,7%	93,7%	129	-22,5%
	Markina-Ondarroa	68	1,0%	1,8%	95,5%	85	-20,0%
	Plentzia-Mungia	169	2,4%	4,5%	100,0%	171	-1,2%
	<b>Total Bizkaia</b>	<b>3.768</b>	<b>53,6%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-</b>	<b>5.128</b>	<b>-26,5%</b>
CAPV	<b>Total CAPV</b>	<b>7.029</b>	<b>100,0%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>9.924</b>	<b>-29,17%</b>

Nota (\*): El CNAE se corresponde con la actividad declarada por cada empresa.

Fuente: EUSTAT. Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

### Dimensión empresarial (autorizaciones por empresa)

Las empresas de transporte de mercancías de servicio público en Euskadi presentan un tamaño medio inferior a las de España, al igual que en 2010 (\*)

- En julio de 2015, la media de **autorizaciones por empresa en el servicio público** Euskadi es inferior a la de España; sin embargo en el servicio privado este valor es superior.

	EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE MERCANCÍAS. Datos julio 2015				
	SERVICIO PÚBLICO				SERVICIO PRIVADO
	Pesado	Ligero	Super Ligero + Alquiler	Total	Total
ARABA	497	338	0	835	313
BIZKAIA	1.937	1.411	0	3.348	878
GIPUZKOA	1.345	763	0	2.108	675
EUSKADI	3.779	2.512	0	6.291	1.866
ESPAÑA	61.620	37.002	4.710	103.332	62.489

	DIMENSIÓN EMPRESARIAL (AUTORIZACIONES/EMPRESA) 2015					
	SERVICIO PÚBLICO					SERVICIO PRIVADO
	VEH. PESADOS		VEHÍCULOS LIGEROS			VEH. PES+LIG
	MDP	TD	MDL	MDP	MDSL	MPC
ARABA	2.79	0	1.36	0.16	0	2.58
BIZKAIA	2.27	0	1.42	0.14	0	2.18
GIPUZKOA	2.99	0	1.39	0.24	0	1.94
EUSKADI	2.60	0	1.41	0.17	0	2.16
ESPAÑA	3.47	0	1.69	0.24	1.22	1.94

	DIMENSIÓN EMPRESARIAL (AUTORIZACIONES/EMPRESA) 2010					
	SERVICIO PÚBLICO					SERVICIO PRIVADO
	VEH. PESADOS		VEHÍCULOS LIGEROS			VEH. PES+LIG
	MDP	TD	MDL	MDP	MDSL	MPC
ARABA	2,94	0	1,46	0,16	0	2,96
BIZKAIA	2,57	0	1,37	0,13	0	2,27
GIPUZKOA	2,83	0	1,49	0,30	0	2,04
EUSKADI	2,71	0	1,42	0,19	0	2,30
ESPAÑA	3,58	0	1,71	0,24	1,20	1,97

NOTA (\*): Se toma como año de comparación 2.010 por ser el último año accesible para el consultor con datos del Registro General del Ministerio de Fomento.

Fuente: Registro General del Ministerio de Fomento  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

### Dimensión empresarial (autorizaciones por empresa) (Cont).

	AUTORIZACIONES TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. Datos Julio 2015													
	SERVICIO PÚBLICO													
	VEHÍCULOS PESADOS					VEHÍCULOS LIGEROS								
	MDP				TD	MDL				MDP				MDSL
	Nacional	Provincial	Autonómico	Total	Autonómico	Nacional	Provincial	Autonómico	Total	Nacional	Provincial	Autonómico	Total	Autonómico
ARABA	1.387	0	0	1.387	0	461	0	0	461	130	0	0	130	0
BIZKAIA	4.403	0	0	4.403	0	2.007	0	0	2.007	459	0	0	459	0
GIPUZKOA	4.028	0	0	4.028	0	1.062	0	0	1.062	504	0	0	504	0
EUSKADI	9.818	0	0	9.818	0	3.530	0	0	3.530	1.093	0	0	1.093	0
ESPAÑA	207.449	0	6.264	213.713	2	57.806	16	4.711	62.533	25.239	0	4	25.243	5.758

Analizando la dimensión empresarial del servicio público por tipo de actividad, se obtienen los siguientes resultados:

- Autorizaciones por empresa **de servicio público de vehículos ligeros (MDL)**: las empresas vascas, en promedio, presentan **menor dimensión** que las empresas españolas (**España** presenta a fecha julio de 2015 **1,69 autorizaciones por empresa**, mientras **Euskadi presenta 1,41**, valores inferiores a los del 2010 con 1,71 y 1,42 respectivamente).
- Autorizaciones por empresa de **servicio público de vehículos pesados (MDP)**: al igual que ocurre en el caso anterior, **la dimensión de las empresas vascas es inferior a la media nacional (2,60 autorizaciones por empresa frente a 3,47**, valor medio alcanzado por España, valores también inferiores a los de 2010, con un 2,71 frente a 3,58 respectivamente).

	AUTORIZACIONES TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. Datos Julio 2015			
	SERVICIO PRIVADO			
	VEH. PESADOS + LIGEROS			
	MPC			
	Nacional	Provincial	Autonómico	Total
ARABA	807	0	0	807
BIZKAIA	1.917	0	0	1.917
GIPUZKOA	1.310	0	0	1.310
EUSKADI	4.034	0	0	4.034
ESPAÑA	109.471	3.290	8.567	121.328

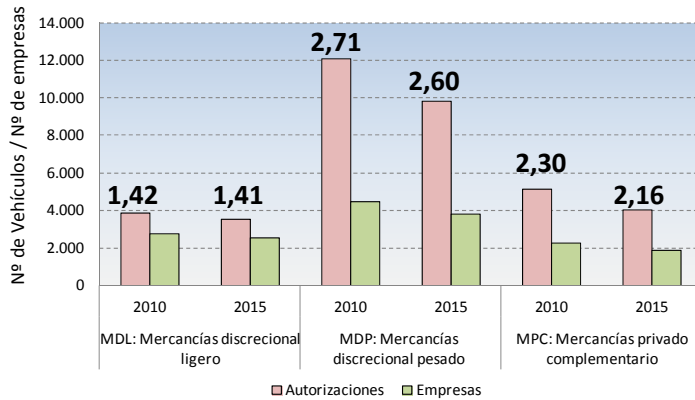
Fuente: Registro General del Ministerio de Fomento  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

**NOTA:** En determinadas circunstancias, algún vehículo ligero de servicio público con autorización MDL de ámbito nacional o con nueva autorización, pasa a tener autorización MDP "sin limitación".

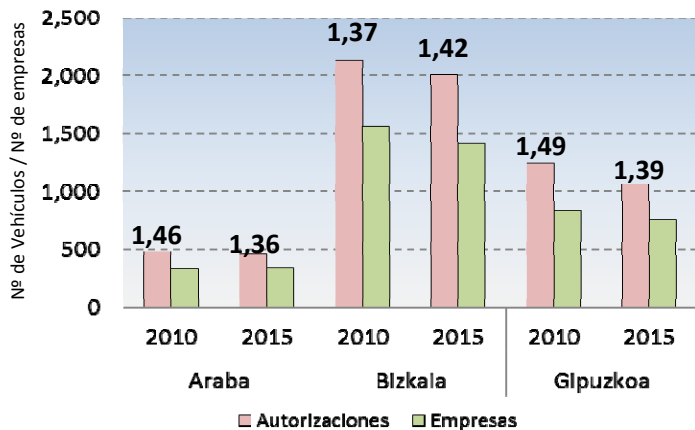
### Dimensión empresarial (autorizaciones por empresa) (Cont.)

En EUSKADI, el territorio histórico con mayor ratio de autorizaciones de vehículos pesados para el servicio público por empresa es Araba, y de vehículos ligeros Gipuzkoa, al igual que en 2010, aunque no ocurre lo mismo respecto a las autorizaciones de vehículos ligeros, donde Bizkaia ha pasado a ocupar el tercer lugar

Distribución de empresas y autorizaciones para transporte de mercancías en EUSKADI. Datos Julio 2015



Servicio público - Vehículos ligeros  
MERCANCÍAS DISCRECIONAL LIGERO (MDL)  
Datos julio 2015

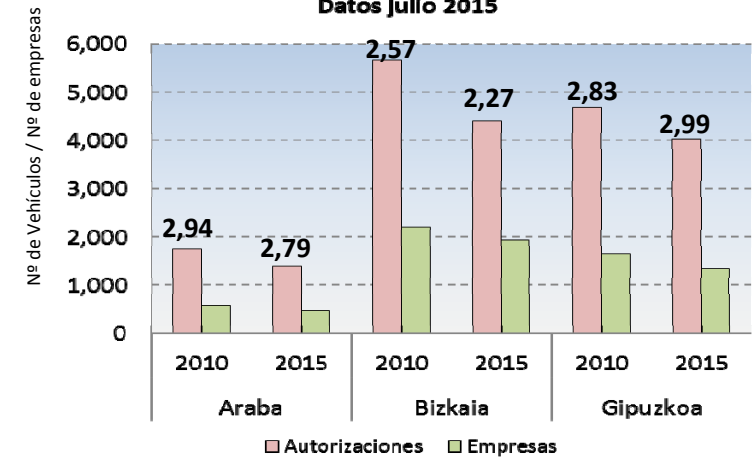


□ Dentro de Euskadi, el territorio histórico que presenta **mayor ratio de autorizaciones de vehículos pesados por empresa para el servicio público es Araba**, seguido de Gipuzkoa y Bizkaia, al igual que en 2010. El ratio para vehículos ligeros destinados al servicio público es Bizkaia, seguido de Gipuzkoa y Araba, orden que difiere de observado en 2010, con Gipuzkoa a la cabeza, seguido de Araba y Bizkaia. Se muestran a continuación las autorizaciones y empresas existentes en Euskadi por territorios históricos.

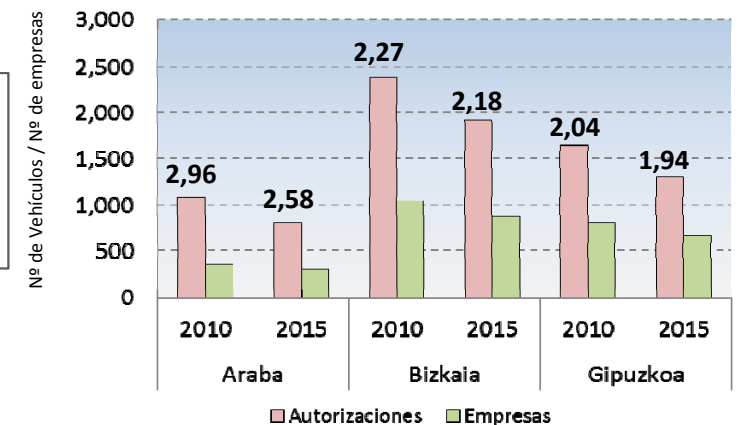
Nota: Cada gráfico representa en columnas el número de vehículos con autorización y el número de empresas, a los cuales corresponde la escala de valores. Y sobre cada par de estas columnas el ratio de número de vehículos autorizados por empresa.

Fuente: Registro General del Ministerio de Fomento  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

Servicio público - Vehículos pesados  
MERCANCÍAS DISCRECIONAL PESADO (MDP)  
Datos julio 2015



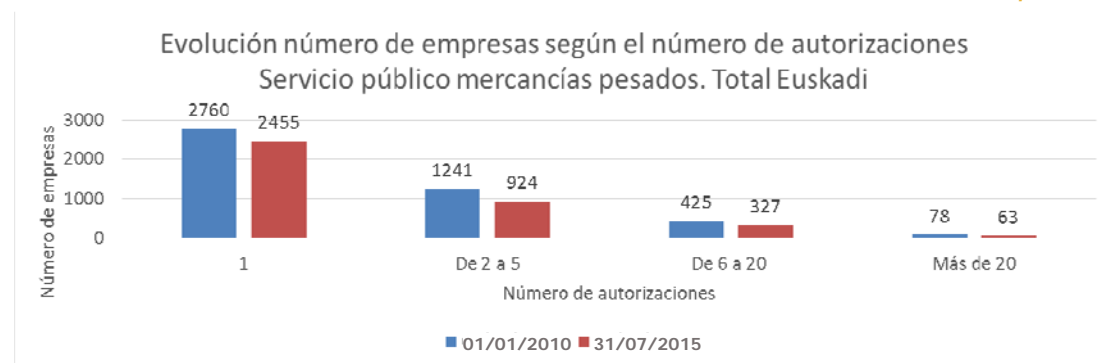
Servicio privado - Vehículos pesados + ligeros  
MERCANCÍAS PRIVADO COMPLEMENTARIO (MPC)  
Datos julio 2015



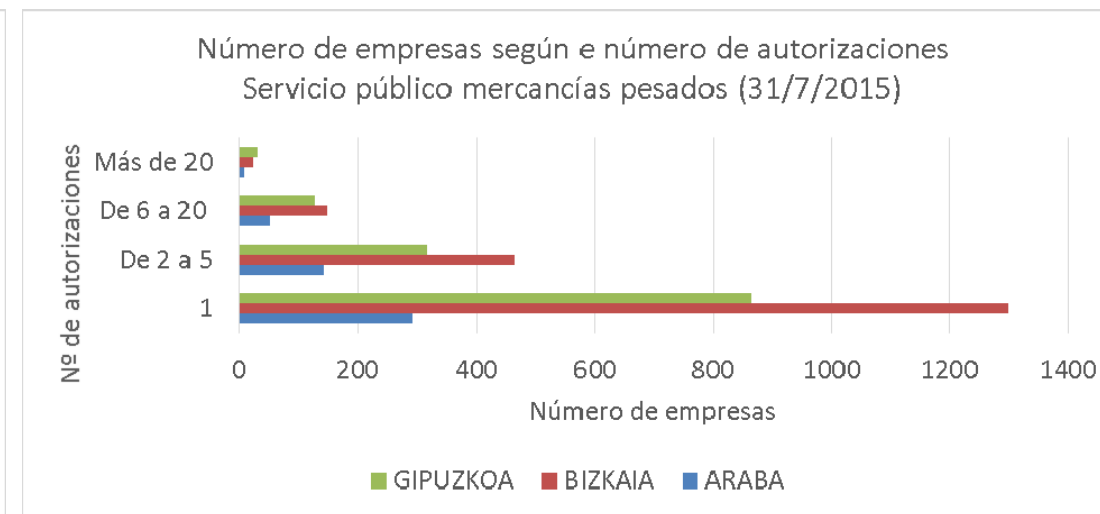
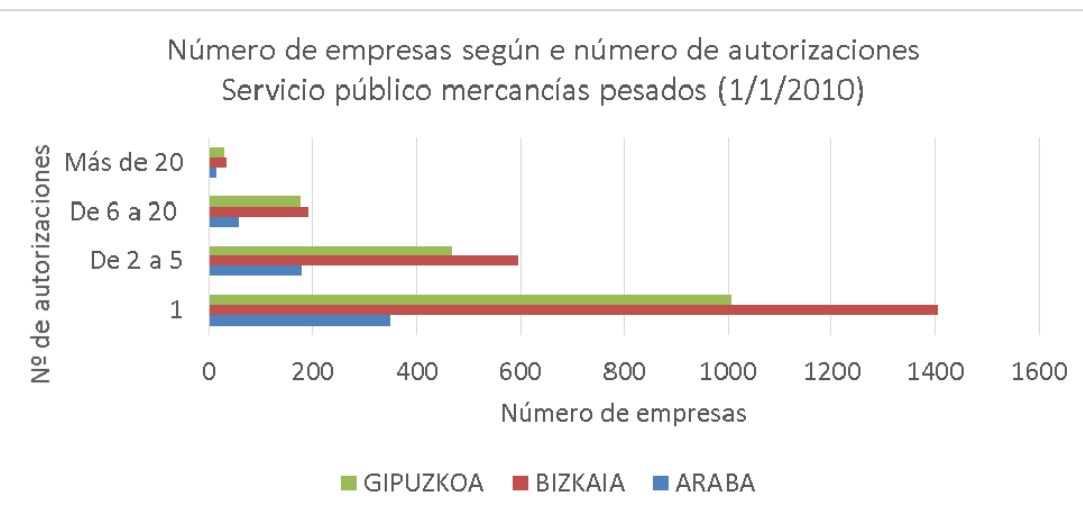
### Dimensión empresarial. Empresas según número de autorizaciones

En EUSKADI, el peso de las empresas con solo un vehículo pesado autorizado para servicio público ha crecido, pasando del 61,28% en 2010 al 65,14% en julio de 2015, aunque su cifra global haya descendido un 11,05%

Autorizaciones	01/01/2010		31/07/2015		% 2010/2015
	Empresas	%	Empresas	%	
<b>1</b>	2.760	61.28%	2.455	65.14%	-11.05%
<b>De 2 a 5</b>	1.241	27.55%	924	24.52%	-25.54%
<b>De 6 a 20</b>	425	9.44%	327	8.68%	-23.06%
<b>Mas de 20</b>	78	1.73%	63	1.67%	-19.26%
<b>TOTAL</b>	<b>4.504</b>		<b>3.769</b>		



Para el mismo periodo, los restantes grupos de empresas según nº de autorizaciones han descendido: un -25,54 % las empresas con 2 a 5 autorizaciones, un -23,06 % las empresas con ente 6 y 20, y un -19,23 % las empresas con más de 20 autorizaciones.

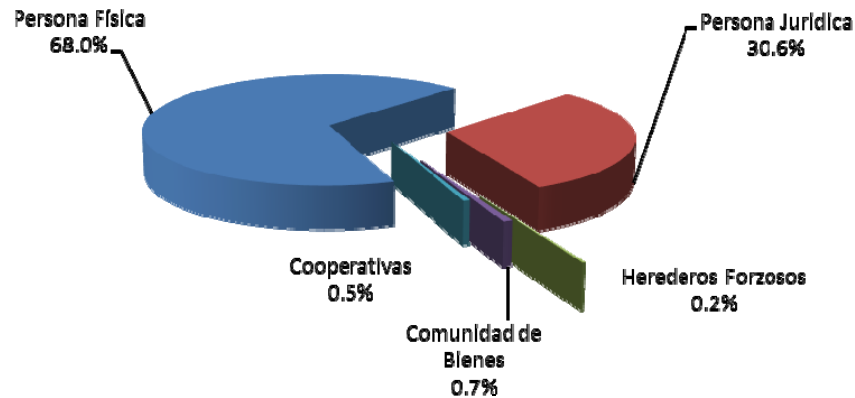


### Formas jurídicas

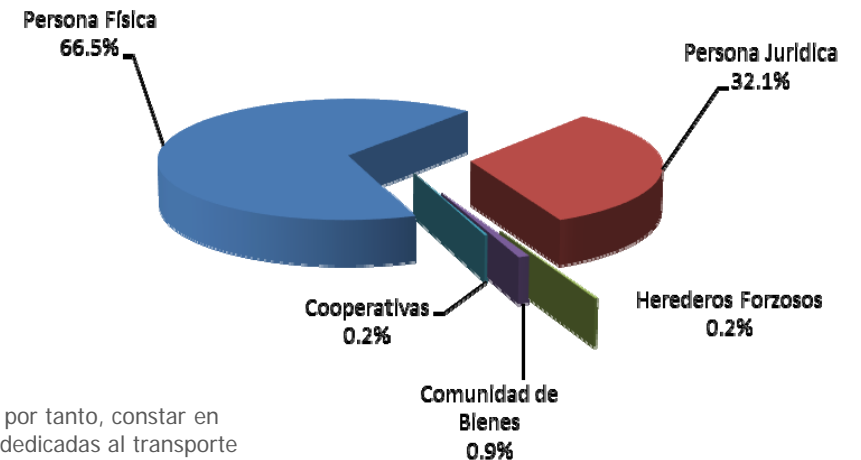
La forma jurídica predominante en las empresas de transporte por carretera (\*), tanto de mercancías como viajeros, con vehículos autorizados tanto para servicio público como para servicio privado, tanto en el Estado como en Euskadi, es la persona física, con un 66,55% y un 67,96% del total respectivamente, porcentajes similares a los de 2010

- La forma jurídica predominante en las empresas de transporte españolas es la **persona física o transportista autónomo**.
- En Euskadi la distribución de las formas jurídicas sigue las mismas pautas que a nivel nacional. En abril de 2015 para Euskadi es la siguiente: la persona física es la forma jurídica predominante, con un 67,96% del total; le sigue en importancia la persona jurídica, con un 30,57% del total, siendo poco significativo el porcentaje de comunidades de bienes y cooperativas con un 0,73% y 0,53% respectivamente).
- En el periodo 2010 – 2015, Euskadi ha perdido el 11,01% de las personas jurídicas y el 8,92% de las físicas, mientras que ha incrementado en un 62,86% el número de cooperativas, aunque estas solo suponen el 0,5% del total de entidades jurídicas en Euskadi.
- Comparando Euskadi con España, el porcentaje de personas físicas es superior, un 67,96% frente a un 66,55%. En consecuencia, la proporción de personas jurídicas es inferior, un 30,8% respecto a un 32,11%. En cuanto a las cooperativas, su peso en Euskadi es superior al de España, con un 0,53% de las empresas respecto al 0,24%.

**FORMAS JURÍDICAS DE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS EUSKADI.**  
Datos 17-07-2015



**FORMAS JURÍDICAS DE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS ESPAÑOLAS.**  
Datos 17-07-2015

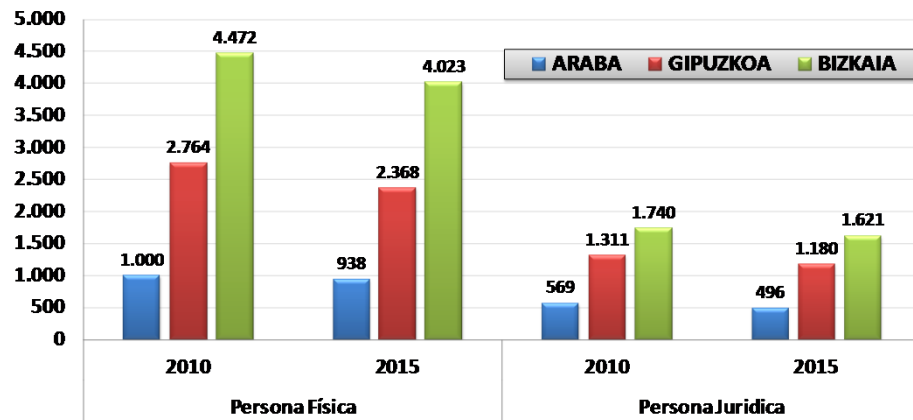


Nota (\*): Se considera como empresa de transporte por carretera con vehículos de transporte que requieren autorización y, por tanto, constar en el Registro del Ministerio de Fomento. Se debe indicar que los datos públicos de este Registro no diferencian entre empresas dedicadas al transporte de mercancías y viajeros en cuanto al tipo de empresa.

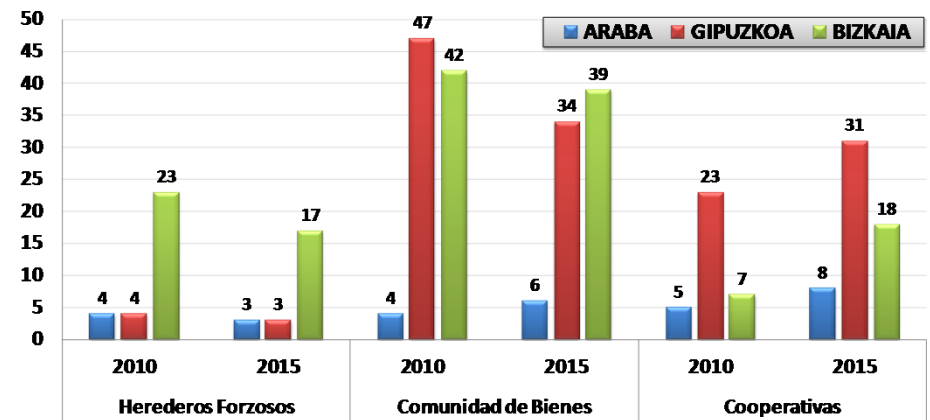
### Formas jurídicas

En Euskadi se ha producido un descenso en todas las tipologías empresariales transportistas (servicio público y privado) salvo en el caso de las cooperativas, donde se ha producido un significativo crecimiento, dentro de su limitada cuantía en el conjunto del sector

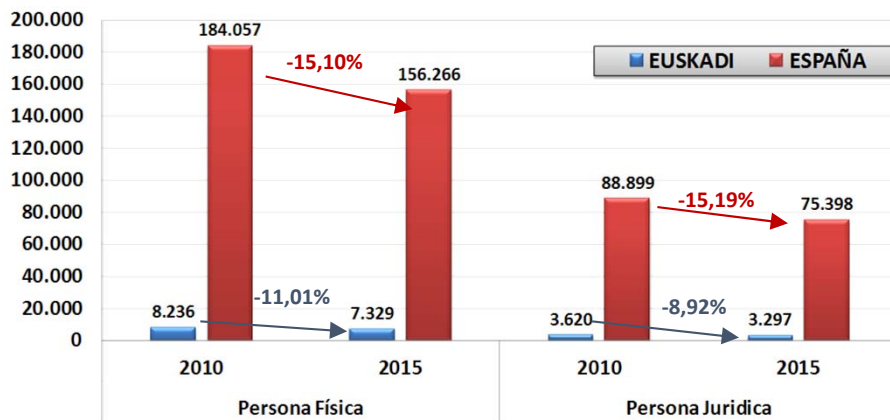
**DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA SEGÚN FORMA JURÍDICA EN EUSKADI**



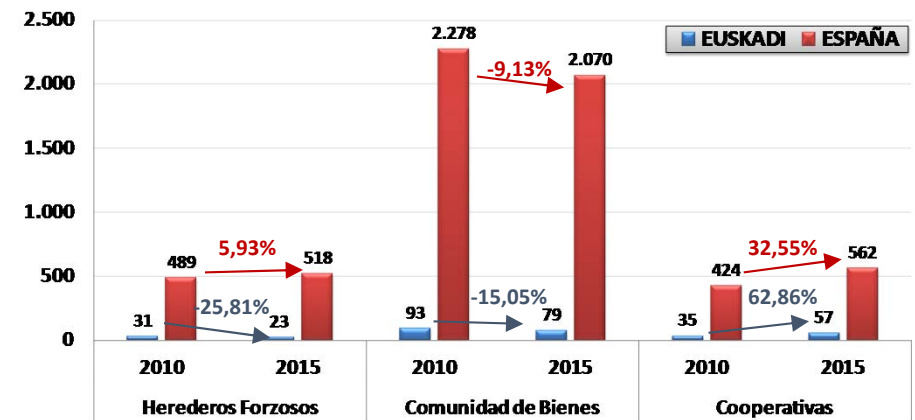
**DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA SEGÚN FORMA JURÍDICA EN EUSKADI**



**DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA SEGÚN FORMA JURÍDICA EN EUSKADI - ESPAÑA**



**DISTRIBUCIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA SEGÚN FORMA JURÍDICA EN EUSKADI - ESPAÑA**



### Dimensión de empresa

En 2014, y según el número de trabajadores, el sector transporte de mercancías por carretera (empresas con vehículos autorizados, así como de actividades complementarias) está formado en su mayor parte por micro empresas (empresas con 1 a 10 asalariados, o sin asalariados), tanto en Euskadi como en el resto de España, datos similares a los de 2008

- ❑ En el análisis de la dimensión empresarial de las empresas de transporte de mercancías por carretera en función del número de empleados asalariados, considerando a empresas con y sin vehículos autorizados, básicamente de servicio público, por dedicarse a actividades complementarias el transporte; observa que tanto en el País Vasco como en la media española **prevalecen las empresas sin asalariados y las micro empresas** (empresas con menos de 10 asalariados en su plantilla). La distribución del tipo de empresas es similar a la del conjunto nacional.
- ❑ En Euskadi, las **micro empresas suponen el 97,6% del total de las empresas dedicadas al transporte de mercancías** de la comunidad, lo cual indica una muy importante participación de empresarios autónomos.
- ❑ Las micro empresas situadas en Euskadi suponen el 6,6% del total de micro empresas situadas en España.
- ❑ Las pequeñas y medianas empresas (con un número de empleados asalariados comprendido entre 10 y 199) suponen el 2,5% del total del País Vasco. En cuanto a las **grandes empresas, en Euskadi se encuentran localizadas 4**, lo que representa **un 10,8%** del total de grandes empresas en España, mientras que Euskadi **supone el 6,5%** en cuanto al número de empresas en general.
- ❑ La evolución del **número empresas en el periodo 2008 – 2014 refleja en valores absolutos una pérdida del 27,39% del total de las empresas** en el sector del transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza en Euskadi, **valor ligeramente superior a la media española (-26,21%)**. Esta reducción se concentra en la micro empresa, con mayor caída que en España, y pequeña empresa, con menor caída que en España.

**DIMENSIÓN DE LAS EMPRESAS DESTINADAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y SERVICIOS DE MUDANZA (Datos 2014)**

		Empresas sin asalariados			Micro empresa (de 1 a 9 asalariados)			Pequeña empresa (de 10 a 49 asalariados)			Mediana empresa (de 50 a 199 asalariados)			Gran empresa (de 200 o más asalariados)			Total empresas		
		2008	2014	%	2008	2014	%	2008	2014	%	2008	2014	%	2008	2014	%	2008	2014	%
		EUSKADI	Valor	6,511	4,613	-29.15%	2,872	2,194	-23.61%	207	154	-25.60%	24	19	-20.83%	4	4	0.00%	9,618
	%	67.7%	66.1%		29.9%	31.4%		2.2%	2.2%		0.2%	0.3%		0.04%	0.06%		7%	7%	
ESPAÑA	Valor	78,483	59,555	-24.12%	61,095	44,056	-27.89%	5,108	3,198	-37.39%	459	296	-35.51%	44	37	-15.91%	145,189	107,142	-26.21%
	%	54.1%	55.6%		42.1%	41.1%		3.5%	3.0%		0.3%	0.3%		0.03%	0.03%		100%	100%	

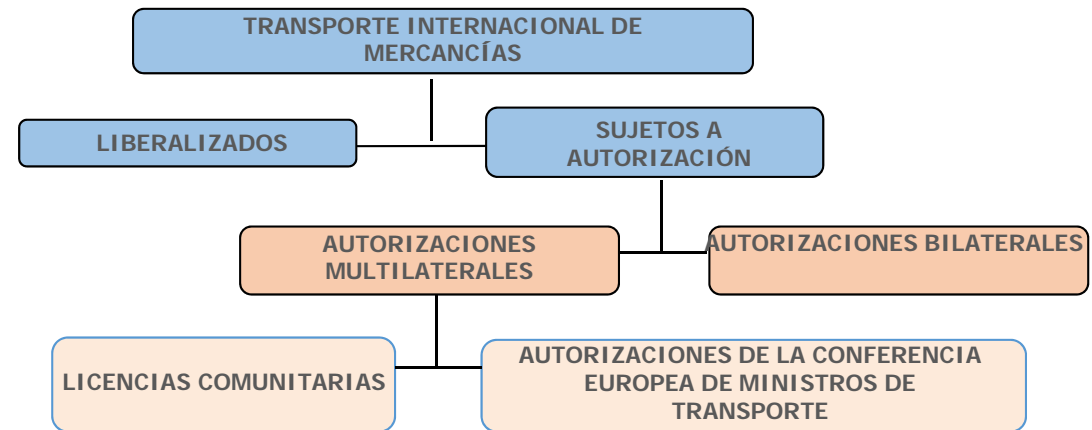
Fuente: Instituto Nacional de Estadística  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA



### Autorizaciones de transporte internacional

El transporte internacional de mercancías sujeto a autorización, puede ser realizado a través de autorizaciones tanto multilaterales como bilaterales

- ❑ Los transportes internacionales de mercancías se clasifica en:
- ❑ **TRANSPORTES INTERNACIONALES LIBERALIZADOS:** son aquellos que pueden ser realizados por los transportistas españoles **sin necesidad de autorización específica** para ello, en función de lo expuesto en convenios, tratados internacionales o normas propias de las organizaciones internacionales en las que España forma parte. Únicamente necesitarán una habilitación genérica prevista por la normativa vigente.
- ❑ **TRANSPORTES INTERNACIONALES SUJETOS A AUTORIZACIÓN:** son aquellos que **precisan una autorización previa específica** que posibilite su realización. Las autorizaciones se clasifican en función del ámbito de actuación en dos grupos:



- ✓ **AUTORIZACIONES MULTILATERALES:** habilitan para realizar el transporte hacia y desde cualquiera de los Estados miembros de las Organizaciones internacionales de las que España forma parte, o en tránsito a través de los mismos. España cuenta con dos tipos:
  - **Licencias Comunitarias** (ámbito de la Unión Europea)
  - Autorizaciones de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (ámbito **CEMT**)
- ✓ **AUTORIZACIONES BILATERALES:** son autorizaciones extranjeras a las que se le ha encomendado a España su distribución u otorgamiento. Habilitan al transportista español a realizar transporte (**1 viaje por autorización**) al Estado extranjero de que se trate y desde dicho Estado, o en tránsito a través del territorio del mismo.
- ✓ Existen **Acuerdos bilaterales** para el transporte de mercancías por carretera firmados entre España y múltiples países, entre ellos: Albania, Argelia, Bielorrusia, Bosnia, Croacia, Irán, Kazajstán, Macedonia, Marruecos, Moldavia, Montenegro, Rusia, Serbia, Túnez, Turquía y Ucrania.

### Autorizaciones de transporte internacional (Cont.)

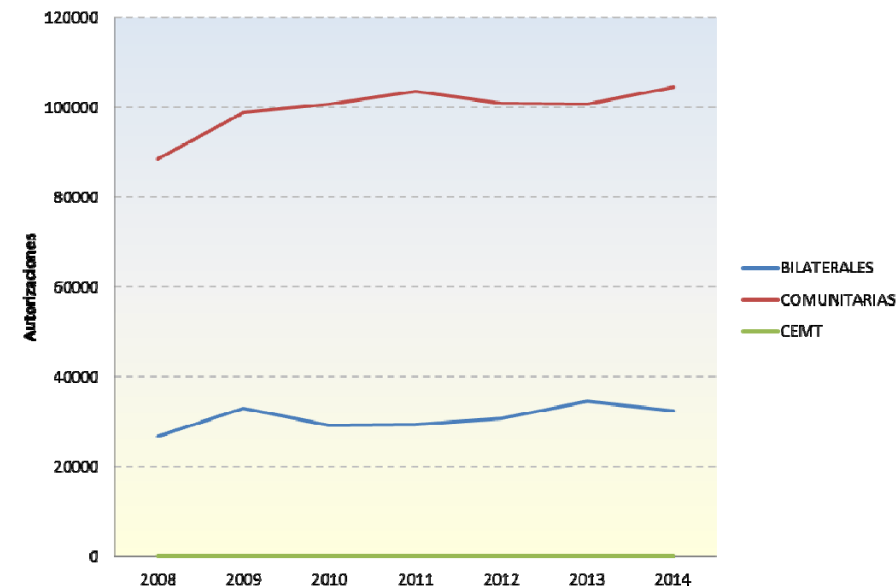
### La evolución del número de autorizaciones de transporte internacional de mercancías a vehículos españoles muestra una tendencia alcista desde 2008

- Las **LICENCIAS COMUNITARIAS** habilitan a su titular para realizar transporte internacional entre dos países miembros de la Unión Europea, de cabotaje (el cabotaje consiste en la realización de servicios interiores de transporte en país distinto al de matriculación del vehículo con una limitación de tres operaciones de cabotaje sucesivas en un trayecto internacional hacia el país de acogida del cabotaje), o a transitar por el territorio de los Estados miembros de la UE, así como de Islandia, Noruega y Liechtenstein (Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo - EEE) y de Suiza (Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza, aunque no está permitido el cabotaje).
- Las **AUTORIZACIONES DE LA CONFERENCIA EUROPEA DE MINISTROS DE TRANSPORTES (CEMT)** habilitan para el transporte internacional de mercancías por carretera a las empresas de los países miembros de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte. Permiten realizar servicios entre países y/o en tránsito.
- Los países que forman parte de la CEMT son: Albania, Alemania, Armenia, Austria, Azerbaiyán, Bielorrusia, Bélgica, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Federación Rusa, Finlandia, Francia, Georgia, Grecia, Holanda, Hungría, Irlanda, Italia, Islandia, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Macedonia, Malta, Moldavia, Montenegro, Noruega, Polonia, Portugal, R. Checa, Reino Unido, Rumania, Rusia, Serbia, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania.
- En el **ámbito estatal**, en el periodo analizado (2008-2015) se observa una tendencia alcista, con un pequeño periodo recesivo en 2012 y 2013 para las autorizaciones comunitarias, aunque recuperándose en 2014, con cifras ya superiores a las de 2011. En cuanto a las autorizaciones bilaterales, su serie muestra un descenso del 5,5% en 2014 respecto a los datos de 2013, Lo mismo ocurre con las autorizaciones CEMT, que muestran un descenso del 12,9% entre 2013 y 2014.

Evolución del número de autorizaciones de transporte Internacional en España (2008-2014)

AÑO	BILATERALES	COMUNITARIAS	CEMT	TOTAL
2008	26.696	88.429	186	115.311
2009	33.082	98.935	142	132.159
2010	29.293	100.809	139	130.241
2011	29.346	103.615	191	133.152
2012	30.779	100.985	202	131.966
2013	34.429	100.781	232	135.442
2014	32.513	104.633	202	137.348

EVOLUCIÓN DE LAS AUTORIZACIONES EXPEDIDAS A TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL



Fuente: Observatorio del mercado de transporte de mercancías por carretera 2015. Ministerio de Fomento  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

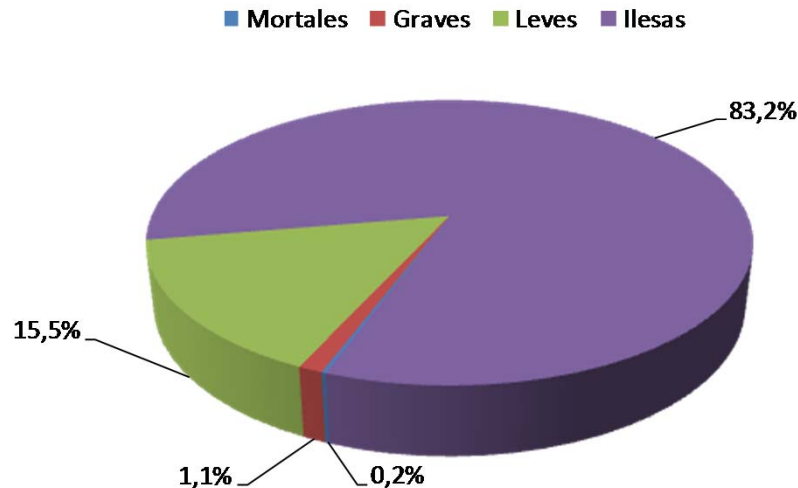
En el año 2013, la mayor parte de los accidentes en Euskadi en los que ha estado involucrado un vehículo pesado no han generado víctimas con algún grado de lesividad (94% del total de accidentes con vehículos pesados en Euskadi) o han generado víctimas leves (5%), datos relativos similares a los de 2008 pero un 47% inferiores en valores absolutos

- La mayor parte de las personas afectadas por los accidentes en los que han estado implicados vehículos pesados resultaron ilesas, un 94,12%, y un 5,07% resultaron heridas leves. Sólo el **0,82% restante resultaron heridos graves o muertos.**
- Durante el periodo analizado (2008-2013), la evolución del número de vehículos implicados en accidentes con víctimas en los que hayan intervenido vehículos pesados ha sido decreciente (con un descenso acumulado del **37,67%**), salvo en 2012 y 2013, donde las cifras se han estabilizado.

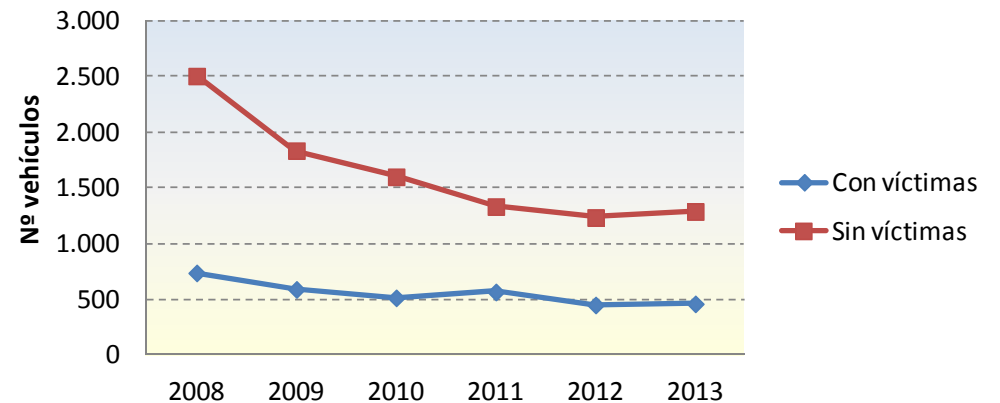
LESIVIDAD DE LAS PERSONAS IMPLICADAS EN ACCIDENTES POR TIPO DE VEHÍCULO EN EUSKADI. Datos 2013					
	Mortales	Graves	Leves	Ilesas	Total
<b>ARABA</b>					
Vehículos pesados	0	1	12	195	208
<b>BIZKAIA</b>					
Vehículos pesados	0	3	20	417	440
<b>GIPUZKOA</b>					
Vehículos pesados	1	5	30	540	576
<b>EUSKADI</b>					
Vehículos pesados	1	9	62	1.152	1.224

Fuente: Anuario estadístico de Accidentes de Tráfico del Departamento de Interior del Gobierno Vasco  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

**DISTRIBUCIÓN PERSONAS IMPLICADAS EN ACCIDENTES CON VEHÍCULOS LIGEROS EN EUSKADI. Datos 2008**



**EVOLUCIÓN Nº VEHÍCULOS PESADOS ACCIDENTADOS EN EUSKADI**



# 1. ANÁLISIS INTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

## 1.2. ANÁLISIS DE LA OFERTA DE TRANSPORTES. Análisis cuantitativo. Estructuras de costes

El coste medio de personal es más elevado en Euskadi que en la media de España, repercutiendo en un coste total del transporte mayor

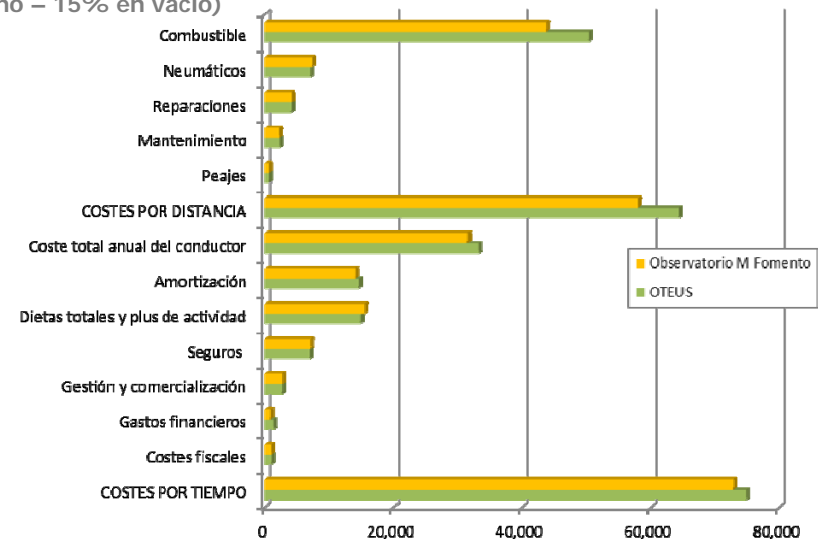
- Comparando las estructuras de costes de un vehículo articulado de carga general de larga distancia mostradas por el Observatorio del Transporte de Euskadi y el Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera del Ministerio de Fomento, se observa que los **costes del transporte de mercancías por carretera son un 6,45% más elevados en el OTEUS que en el Observatorio del Ministerio**.
- Respecto de los **costes variables (por distancia)**, en Euskadi son un **10,93% superiores a la media española**, principalmente por la **consideración del precio del combustible**. En cuanto a los **costes fijos (por tiempo)**, son un **2,89% superiores en Euskadi sobre la media española**, como consecuencia de unos **mayores costes anuales del conductor (5,55%)**. Se debe destacar que la **diferencia entre ambos observatorios se centra, principalmente en los gastos financieros**, donde el **Observatorio del Ministerio de Fomento estima unos costes un 58% inferiores a los del OTEUS**. También se destacan los **costes totales anuales del conductor y las amortizaciones**, con un **-5,55% y -4,13%** respectivamente del Observatorio del Ministerio respecto del OTEUS.
- Respecto de los costes laborales de los conductores, según la Encuesta Trimestral de Coste Laboral (ETCL) del INE, para el sector del transporte terrestre y por tubería, el coste laboral trabajador mes es de 2.559,08 € en el primer trimestre de 2015, lo que equivale a 30.708,96 € anuales, valores por inferiores a los considerados por ambos observatorios.

ESTRUCTURA DE COSTES COMPARADA DE UN VEHÍCULO ARTICULADO DE CARGA GENERAL DE LARGA DISTANCIA (€/AÑO y 120.000 Km/año – 15% en vacío)

RESULTADOS COSTES ANUALES	OTEUS		Observatorio M Fomento		OTEUS/ FOMENTO
	Euros	%	Euros	%	%
<b>COSTES TOTALES</b>	<b>139,322</b>	<b>100.00%</b>	<b>130,877</b>	<b>100.00%</b>	<b>-6.45%</b>
<b>COSTES POR TIEMPO</b>	<b>74,923</b>	<b>53.78%</b>	<b>72,821</b>	<b>55.64%</b>	<b>-2.89%</b>
Costes fiscales	1026	0.74%	1,010	0.77%	-1.58%
Gastos financieros	1,412	1.01%	892	0.68%	-58.24%
Gestión y comercialización	2,732	1.96%	2,732	2.09%	0.00%
Seguros	6,983	5.01%	7,145	5.46%	2.26%
Dietas totales	14,894	10.69%	15,494	11.84%	3.87%
Amortización	14,622	10.50%	14,042	10.73%	-4.13%
Coste total anual del conductor	33,254	23.87%	31,506	24.07%	-5.55%
<b>COSTES POR DISTANCIA</b>	<b>64,399</b>	<b>46.22%</b>	<b>58,056</b>	<b>44.36%</b>	<b>-10.93%</b>
Peajes	641	0.46%	641	0.49%	0.00%
Mantenimiento	2,316	1.66%	2,280	1.74%	-1.58%
Reparaciones	4,044	2.90%	4,056	3.10%	0.30%
Neumáticos	7,040	5.05%	7,361	5.62%	4.36%
Combustible	50,358	36.15%	43,718	33.40%	-15.19%

**Notas:**

- El coste anual del conductor incluye tanto el salario como las cuotas del empresario a la Seguridad Social.
- Las partidas de "peajes" y "gestión y comercialización" no son consideradas en el Observatorio del Ministerio de Fomento. No obstante, se incorporan con la misma valoración del OTEUS a efectos de comparación homogénea de ambos observatorios.



Fuente: Observatorios Ministerio de Fomento (Abril 2015) / Oteus (Febrero 2014)  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

En Euskadi existen convenios colectivos de transporte de mercancías por carretera en cada territorio histórico (similar a las provincias en el Estado), según los cuales, el coste laboral (salario bruto total) de un conductor en Araba es del orden del 72 % del coste equivalente en Bizkaia o Gipuzkoa, frente al 48% que representaba en 2008

Aunque como se ha indicado en los puntos anteriores, y se incidirá en ello más adelante, el sector del transporte de mercancías por carretera se caracteriza por una fuerte presencia de personas físicas (autónomos) y cooperativas (cooperativas de trabajo asociado), figuras que quedan fuera de los convenios colectivos sectoriales, pero que inciden fuertemente en los costes “laborales” reales de los conductores, se considera de interés describir los coste salariales establecidos por los convenios colectivos vigentes en cada Territorio Histórico, como dato de referencia para la determinación de los costes del transporte.

Según estos convenios colectivos, el coste salarial de un conductor en Araba es del orden de 30% inferior a su coste en Bizkaia o Gipuzkoa.

SALARIO (€/mes)	TOTAL ANUAL (**)(€/año)
ARABA: 914,31	ARABA: 18.737,48
GIPUZKOA: 1.384,2	GIPUZKOA: 25.135,26
BIZKAIA: 1.288,76	BIZKAIA: 26.889,00

Según los convenios colectivos vigentes en las provincias limítrofes, Bizkaia y Gipuzkoa tienen costes salariales superiores respecto a estas provincias. Se debe destacar los costes salariales de Cantabria, muy por debajo de los costes salariales de Euskadi.

	SALARIO TOTAL ANUAL (€/AÑO)
Navarra	20.176,06
La Rioja	21.939,69
Burgos	19.701,90
Cantabria	14.735,55

Fuente: Observatorios Social 2013. Ministerio de Fomento  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

Convenios colectivos vigentes en Euskadi de aplicación al sector del transporte de mercancías por carretera:

➤ Araba:

✓ Convenio colectivo para la industria del transporte de mercancías por carretera y agencias de transportes de Araba (2010-2016). BOTHA núm. 22, 24 de febrero de 2014.

➤ Bizkaia: Convenio colectivo para las empresas de transportes por carretera y actividades auxiliares y complementarias del transporte, para los años 2010 a 2016 en el Territorio Histórico de Bizkaia. BOB núm. 162. Lunes, 26 de agosto de 2011.

✓ Revisión salarial para 2015 del Convenio colectivo de transportes de mercancías por carretera.

➤ Gipuzkoa:

✓ Convenio Colectivo de Transportes de Mercancías por Carretera de Gipuzkoa de 2007-09. B.O. DE GIPUZKOA núm. 140, 22 de julio de 2008

✓ Revisión salarial para 2009 del Convenio colectivo de transportes de mercancías por carretera de Gipuzkoa.

**Nota:**

- Las referencias a los convenios colectivos se realizan a título indicativo de las fuentes de referencia para la estimación de los costes salariales. La homogeneización de datos para su comparación se ha realizado a 2013 tomando como referencia el Observatorio Social 2013 del Ministerio de Fomento.
- (\*) El plus de convenio solo se establece en el 66% de los convenios provinciales. El plus de convenio es un complemento salarial. En el caso de Araba, no hay plus de convenio como tal, aunque si hay plus de distancia (por cambio de residencia del trabajador y/o por desplazamientos del trabajador si servicio de transporte público) y plus de nocturnidad (25% del salario base por hora trabajada).
- (\*\*) En esta tabla, el coste laboral de un conductor solo considera los costes salariales (salario bruto total), sin incluir las cuotas empresariales a la Seguridad Social.



## 1.3. Análisis de la demanda de transportes. Cuota de mercado de cada modo de transporte de mercancías

Se presentan los flujos de transporte de mercancías por carretera en Euskadi y su posicionamiento con los restantes modos de transporte en los últimos años. El análisis se realizará distinguiendo tres ámbitos principales de transporte: regional, nacional e internacional, determinando las matrices origen/destino por ámbitos y la naturaleza de las mercancías transportadas.

# 1. ANÁLISIS INTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

## 1.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTES. Cuota de mercado de cada modo de transporte de mercancías

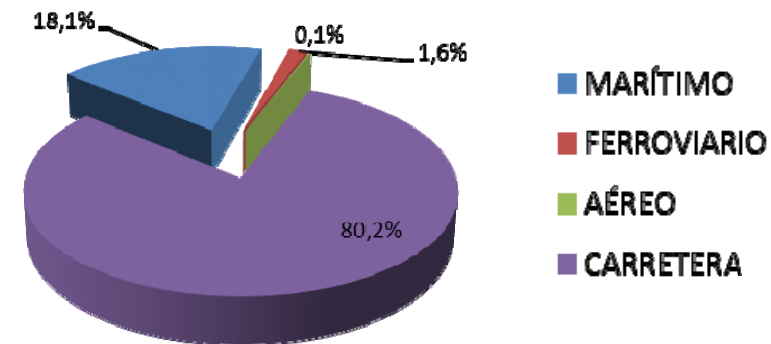
La carretera (83,6 millones de toneladas) ha sido el principal modo del transporte en Euskadi en 2012\* con una cuota del 70,8% sobre un total de 118,11 millones de toneladas con O/D (sin tráfico de tránsito) el País Vasco, aunque su cuota modal se ha reducido frente al 80,15% que alcanzó en 2008

- Para el año 2012, el transporte marítimo (33,1 Mt) se concentró en los puertos de Bilbao (30Mt) y Pasaia (2,9Mt), con mínimos tráfico en Bermeo (0,2 Mt). Sus tráfico han crecido al igual que su cuota de mercado respecto a 2008 (31,4 Mt y un 18,09%).
- En el año 2012 las cifras del transporte ferroviario de mercancías reflejan los resultados de una fuerte contracción en relación a años anteriores. Los tres operadores más importantes en Euskadi, Renfe, Feve (integrado en Renfe Operadora desde el 1 de enero de 2013) y Euskotren, registraron un total de 3,1 Mt, de los cuales 2,2 Mt corresponden a Renfe, 862.000 toneladas a Feve (Renfe) y 84.100 toneladas a Euskotren. Excluyendo los tráfico de tránsito este volumen de mercancía transportada por ferrocarril se redujo a 1,4 Mt. Su volumen y cuota de mercado se ha reducido respecto de los bajos valores de 2008 (2,8 Mt y un 1,64%).
- En Euskadi existen tres aeropuertos comerciales de la red de Aena que transportaron 40.039,1 t en el año 2012, distribuyéndose de la siguiente manera Aeropuerto de Bilbao (2.536,2 t), Aeropuerto de San Sebastián (20,4 t) y Aeropuerto de Foronda – Vitoria (37.482,5 t).

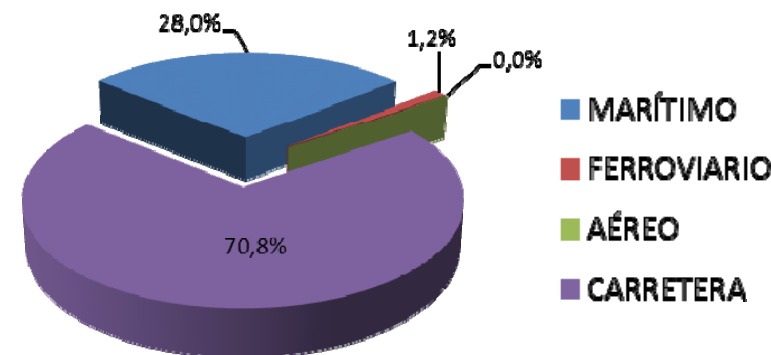
MODO	AÑO 2008		AÑO 2012		%
	M t	%	M t	%	
MARÍTIMO	31,4	18,09%	33,1	28,02%	5,44%
FERROVIARIO	2,8	1,64%	1,4	1,16%	-51,86%
AÉREO	0,2	0,12%	0,0	0,03%	-80,10%
CARRETERA	139,1	80,15%	83,6	70,78%	-39,90%
TOTAL	173,5	100,00%	118,1	100,00%	-31,94%

\* Aunque existen bases de datos más recientes para algunos de los modos de transporte, el año 2012 es el último año del que se dispone de información para la totalidad de los modos de transporte. Para esta comparativa se utiliza dicho año, aunque en la descripción de otros modos, se considerará el último año disponible

DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS CON ORIGEN/DESTINO EN EUSKADI - 2008  
(Incluye todos los ámbitos y modos)  
(No incluye los tráfico de tránsito)



DISTRIBUCIÓN MODAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS CON ORIGEN/DESTINO EN EUSKADI - 2012  
(Incluye todos los ámbitos y modos)  
(No incluye los tráfico de tránsito)

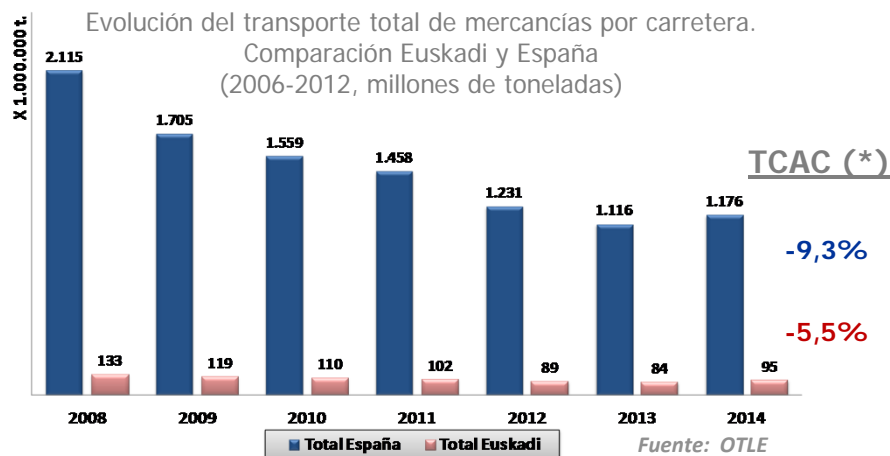


Fuente: EPTMC, Puertos del Estado, Renfe y AENA. 2012.  
Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

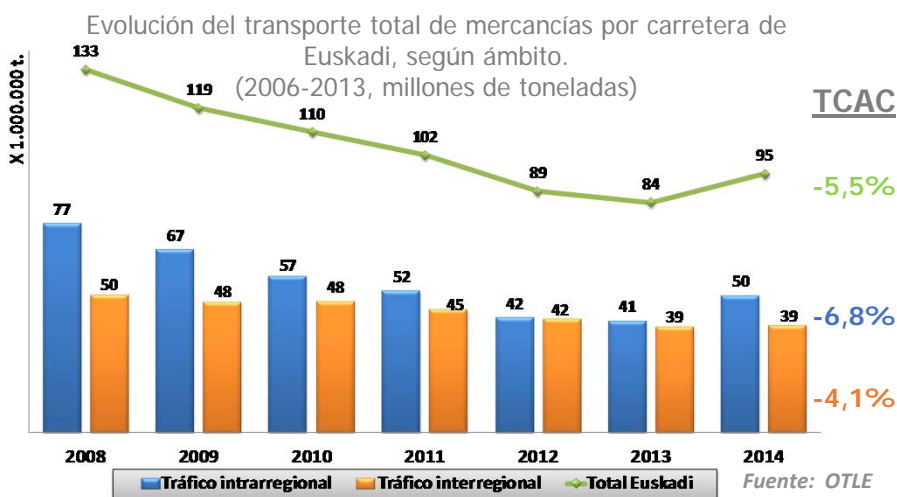
# 1. ANÁLISIS INTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

## 1.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTES. Transporte nacional por Carretera con Origen/Destino EUSKADI

En 2014 el transporte de mercancías total por carretera en Euskadi fue de 94,87 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 28% respecto al volumen registrado en 2008 (133,12 millones de toneladas)



Nota: El transporte total incluye el transporte internacional.

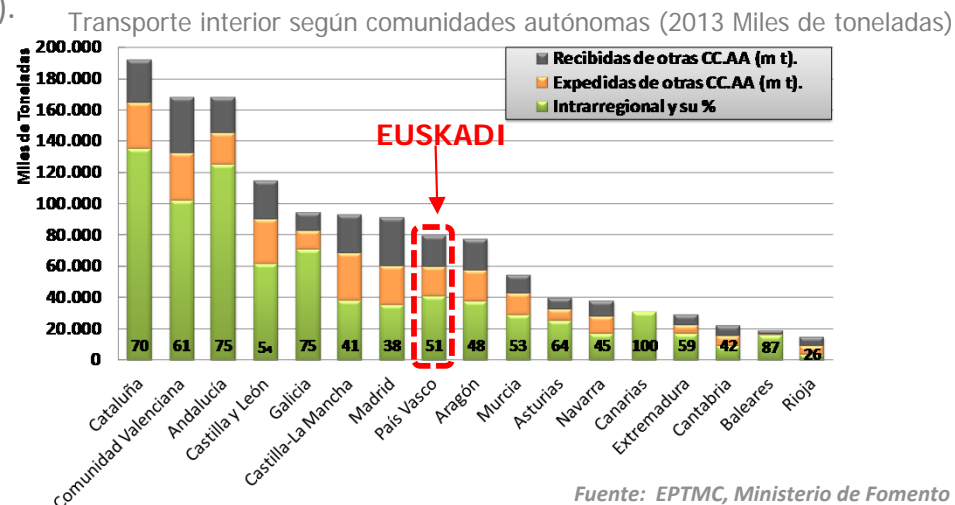


(\*)TCAC Definición: tasa de crecimiento anual compuesto.

OTLE: Observatorio del transporte y la logística en España.

EPTMC: Encuesta permanente del transporte de mercancías por carretera:

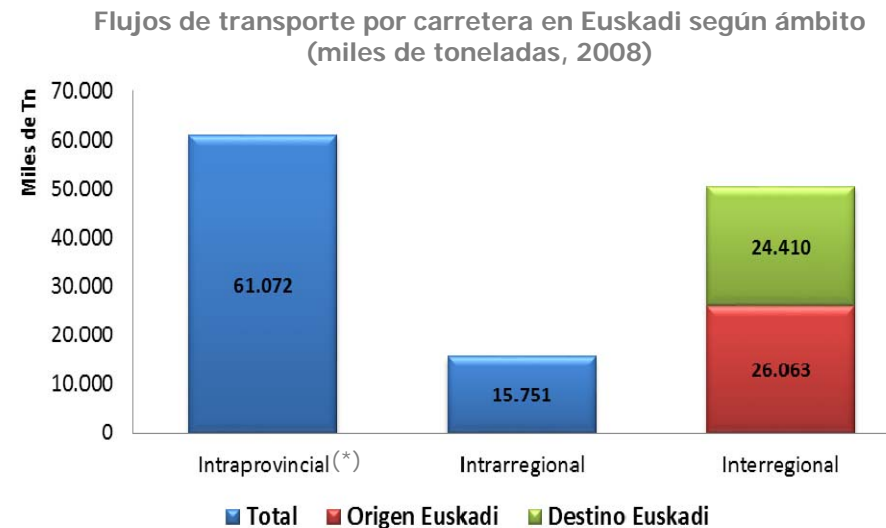
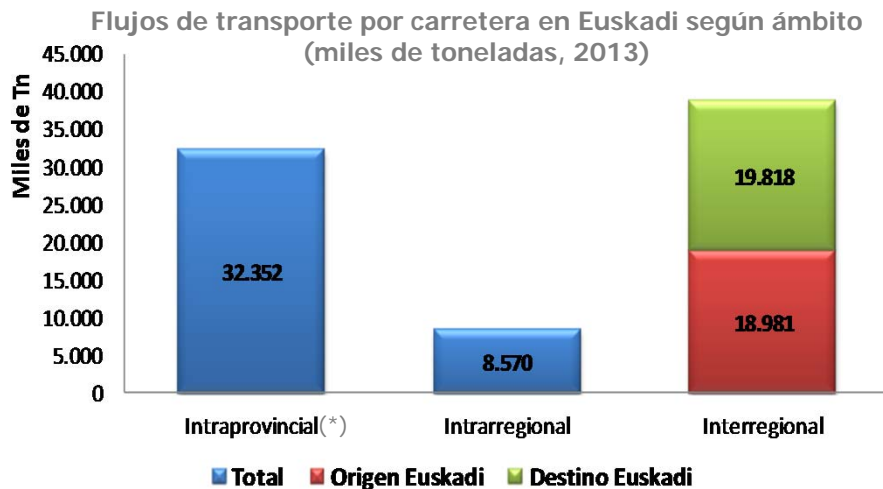
- Euskadi ocupa el 8º puesto de las CC.AA. en volumen de demanda de transporte interior por carretera. Cataluña, Andalucía y Comunidad Valenciana, son las comunidades de mayor volumen.
- El transporte de mercancías por carretera en Euskadi registró un total de 94,87 millones de Toneladas en 2014, lo que representa el 8,06% del total nacional.
- Entre 2008 y 2014 el transporte de mercancías en Euskadi ha disminuido un 5,5% de media anual. Acumulando un descenso promedio entre los años 2008-2014 de 8%, siendo el año 2013 el de mayor descenso (17%) y logrando solo un incremento en el año 2014 (7%).
- No obstante, el descenso ha sido inferior al registrado en el conjunto de España, que ha perdido el 44% del volumen respecto a 2008.
- Para el año 2014 el 53% de los tráficos de Euskadi son intrarregionales (50.203 miles de toneladas), mientras que las interregionales (39.321 miles de toneladas) representan el 41%, el restante 6% pertenece a tráficos internacionales (5.351 miles de toneladas).





El 48,6% del transporte interior por carretera de Euskadi en 2013 corresponde a flujos interregionales, el 40,6% a flujos intraprovinciales (destacando los flujos internos dentro del Territorio Histórico de Bizkaia), y el 10,8% a flujos intrarregionales dentro del ámbito de Euskadi

- ❑ En el ámbito de Euskadi, los **tráficos intraprovinciales** (interiores de los Territorios Históricos) representan en 2013 el 40,6% del total del transporte de mercancías por carretera con O/D Euskadi: en primer lugar Bizkaia, con 18 millones de toneladas, seguido de Gipuzkoa, con 10,2 millones de toneladas y Araba, con 4,1 millones de toneladas.
- ❑ Los **flujos intrarregionales en el ámbito de Euskadi en 2013**, representan el 10,8% del total, siendo la relaciones principales entre Bizkaia y Araba (véase mapa de la página siguiente).
- ❑ Los **flujos interregionales** entre Euskadi y resto de las comunidades autónomas españolas en 2013 suman 38,8 millones de toneladas, de los cuales 19,8 millones de toneladas tienen como destino Euskadi y 19 millones de toneladas tienen como origen Euskadi. La mayor parte tienen origen o destino Bizkaia (44,3% del total), el 34,2% del total tiene origen o destino Gipuzkoa y el 21,5% tiene origen y destino Araba.
  - Las **principales provincias de destino** son Navarra, Burgos, Cantabria, Barcelona y Zaragoza.
  - Las **principales provincias de origen** son Navarra, Burgos, Cantabria, Madrid y Zaragoza.
- ❑ Todas las relaciones indicadas se representan gráficamente en los mapas de las páginas siguientes.



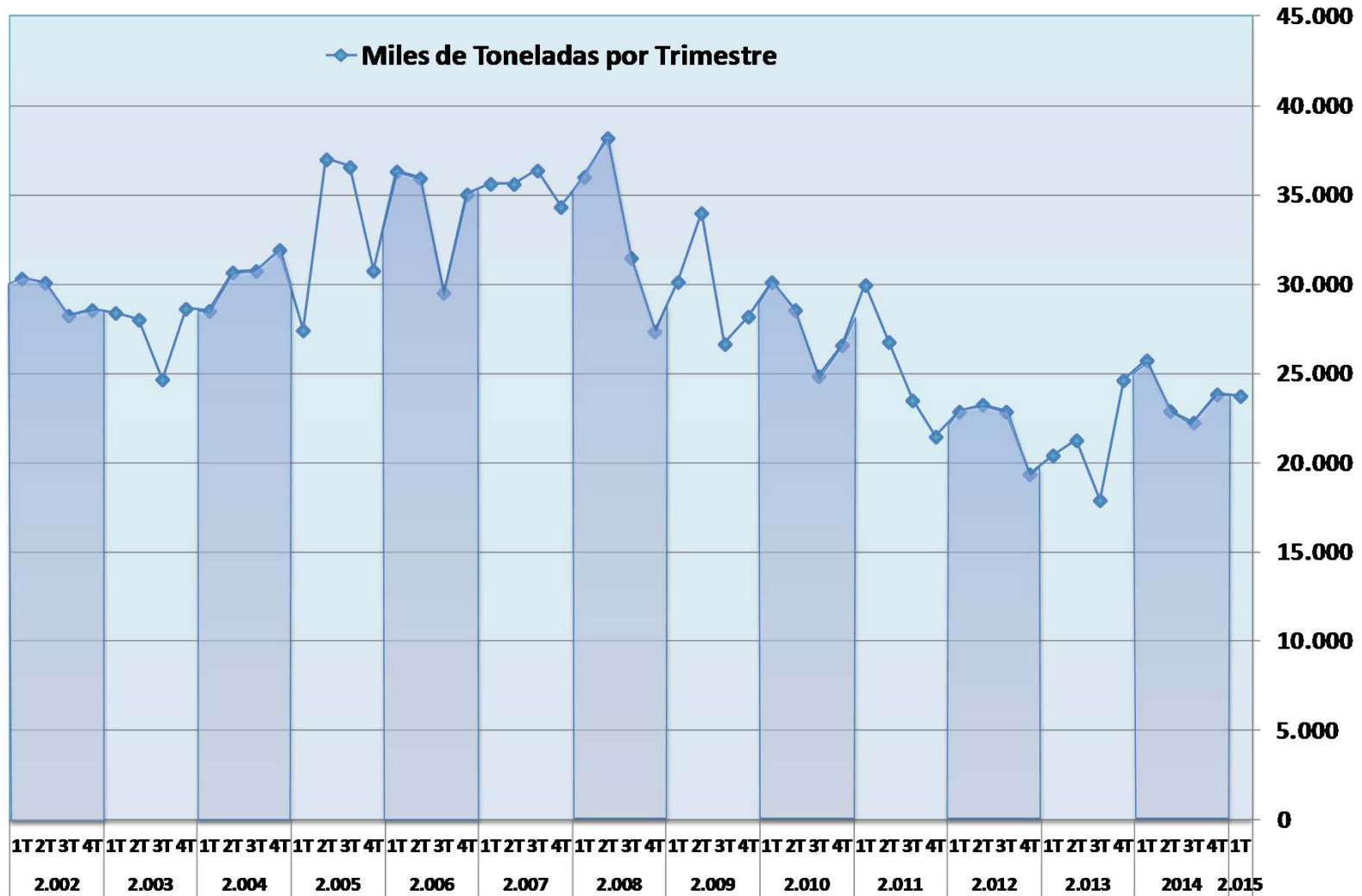
(\*)Flujo de transporte intraprovincial: Tráficos interiores de los Territorios Históricos.

NOTA: No se disponen de datos oficiales, desagregados por provincias (intraprovinciales) actualizados mas allá del año 2013.

# 1. ANÁLISIS INTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

## 1.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTES. Transporte nacional por Carretera con Origen/Destino EUSKADI

Lo datos más recientes de tráfico (datos generales sin desagregación) de los últimos trimestres de 2014 y del primer trimestre de 2015, reflejan una recuperación de los tráfico de mercancías por carretera, habiéndose alcanzado las cifras de tráfico de 2.011

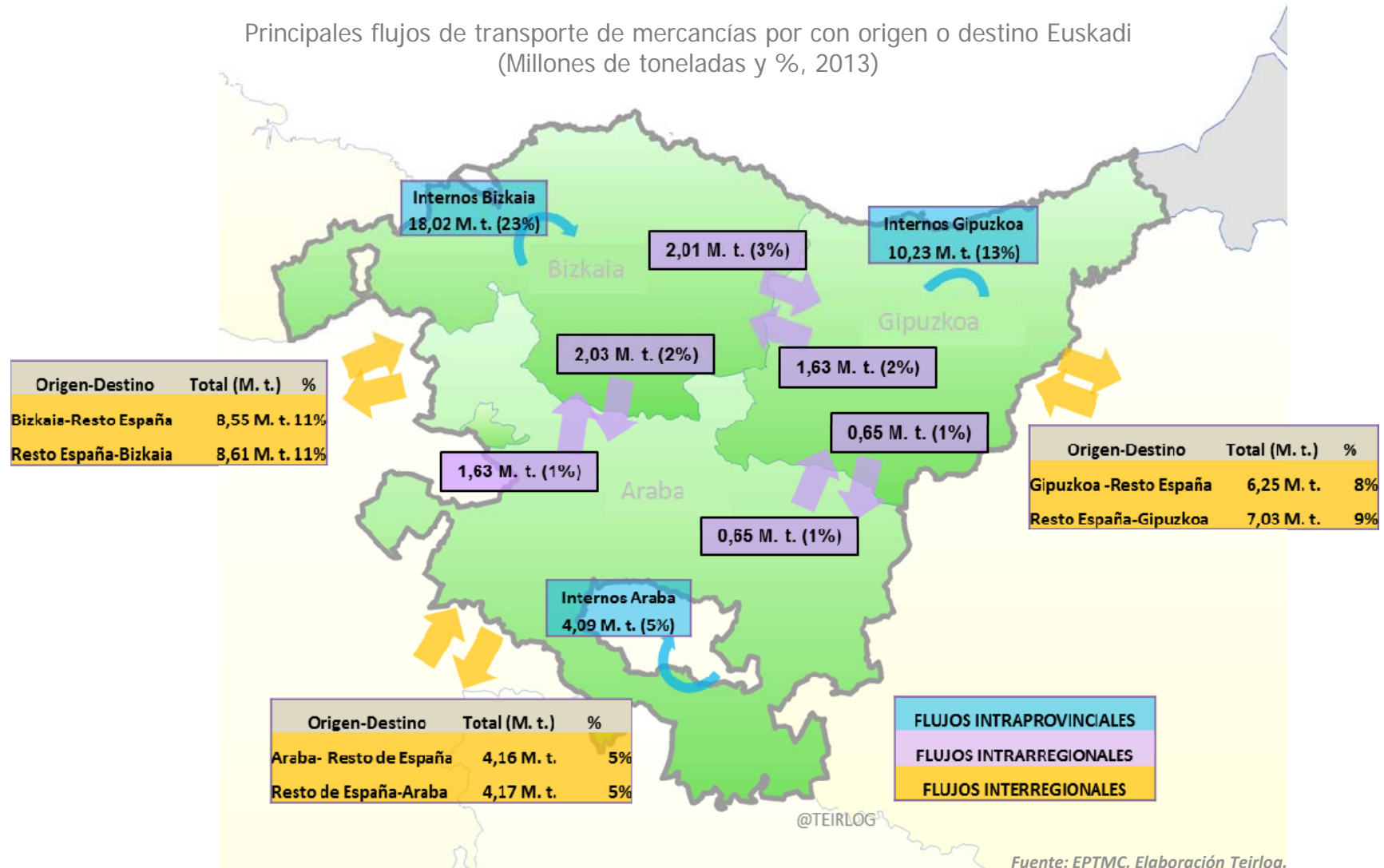


Fuente: Observatorio del Transporte de Euskadi

SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI  
DOCUMENTO INFORMATIVO PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE EN EUSKADI - AGOSTO 2015

### Distribución espacial de los flujos de transporte interior de mercancías por carretera de Euskadi

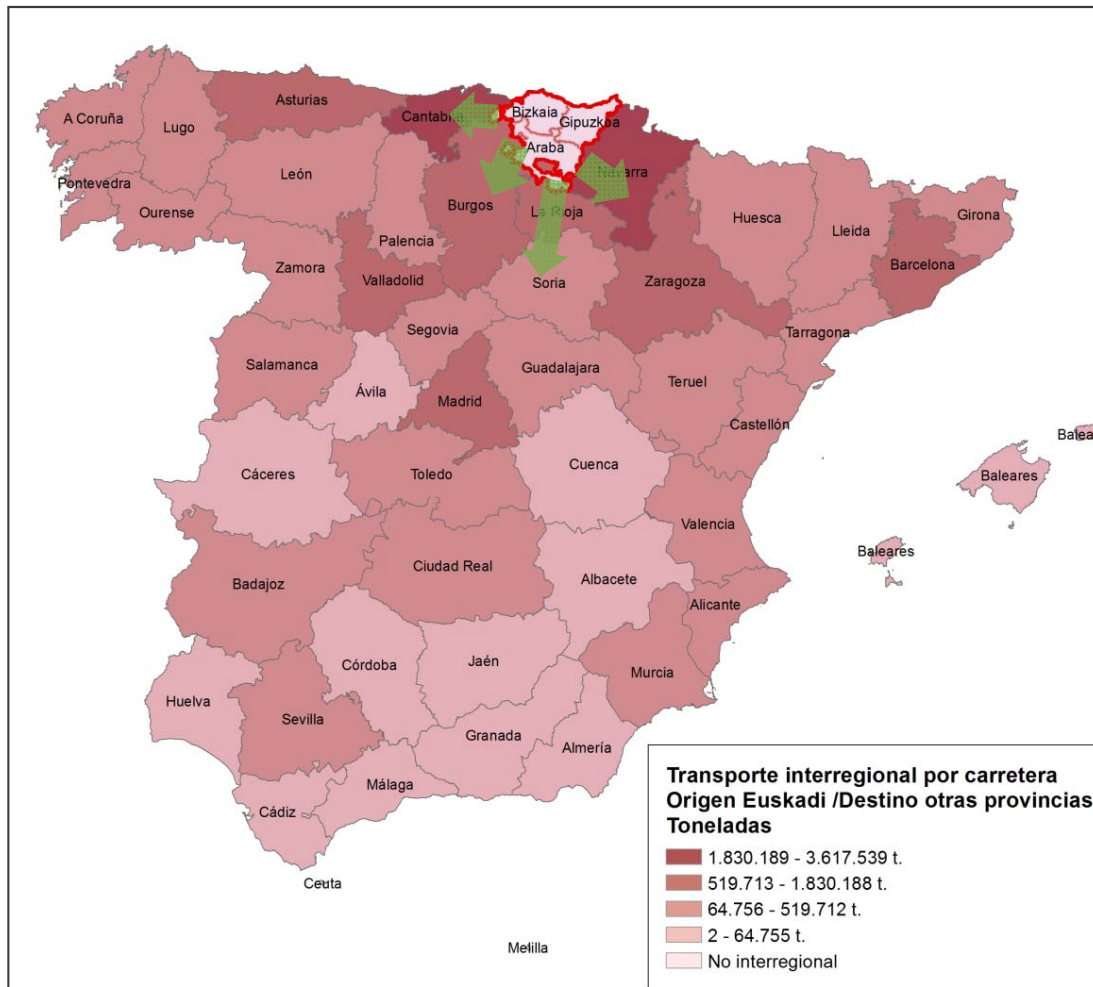
Principales flujos de transporte de mercancías por con origen o destino Euskadi  
(Millones de toneladas y %, 2013)



NOTA: No se disponen de datos oficiales, desagregados por provincias (intraprovinciales) actualizados mas allá del año 2013.

### Distribución provincial de los orígenes y destinos de los flujos por carretera de Euskadi de ámbito nacional

Flujos de transporte de mercancías por carretera con **origen Euskadi** y destino a otras provincias españolas.  
(año 2013)



Fuente: EPTMC. Elaboración Teirlog.



□ Como suele ser habitual, las provincias más próximas a Euskadi son con las que mantiene los mayores volúmenes de tráfico, tanto de expedición como de atracción desde las mismas,

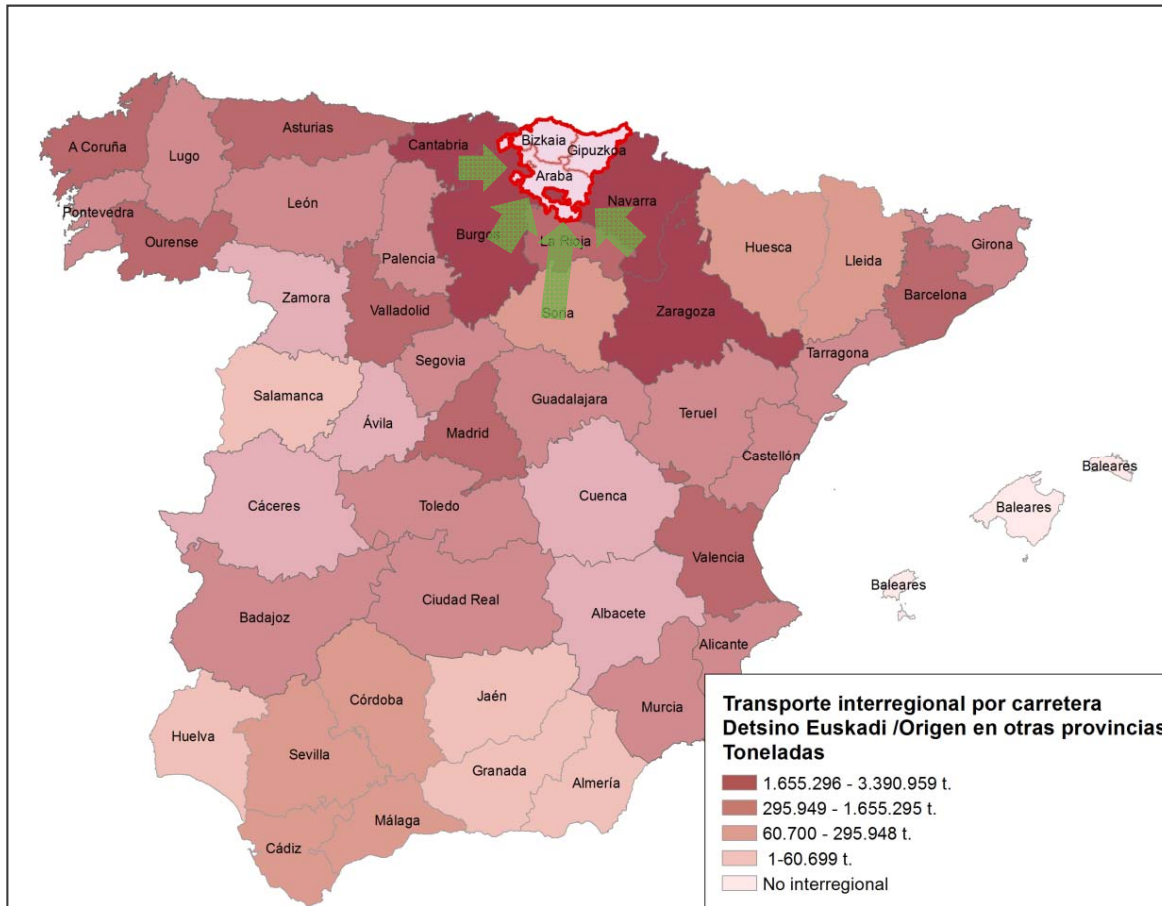
NOTA: No se disponen de datos oficiales, desagregados por provincias (intraprovinciales) actualizados mas allá del año 2013.

# 1. ANÁLISIS INTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

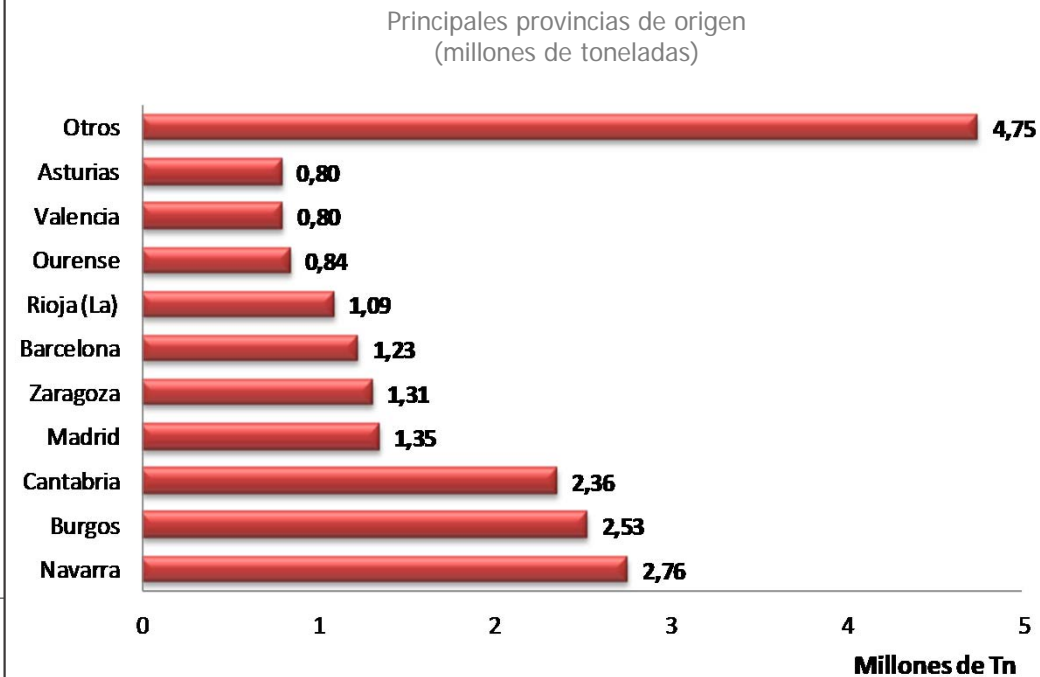
## 1.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTES. Transporte nacional por Carretera con Origen/Destino EUSKADI

### Distribución provincial de los orígenes y destinos de los flujos por carretera de Euskadi de ámbito nacional

Flujos de transporte de mercancías por carretera con **Destino Euskadi** y origen en otras provincias españolas.  
(año 2013)



Fuente: EPTMC. Elaboración Teirlog.



NOTA: No se disponen de datos oficiales, desagregados por provincias (intraprovinciales) actualizados mas allá del año 2013.

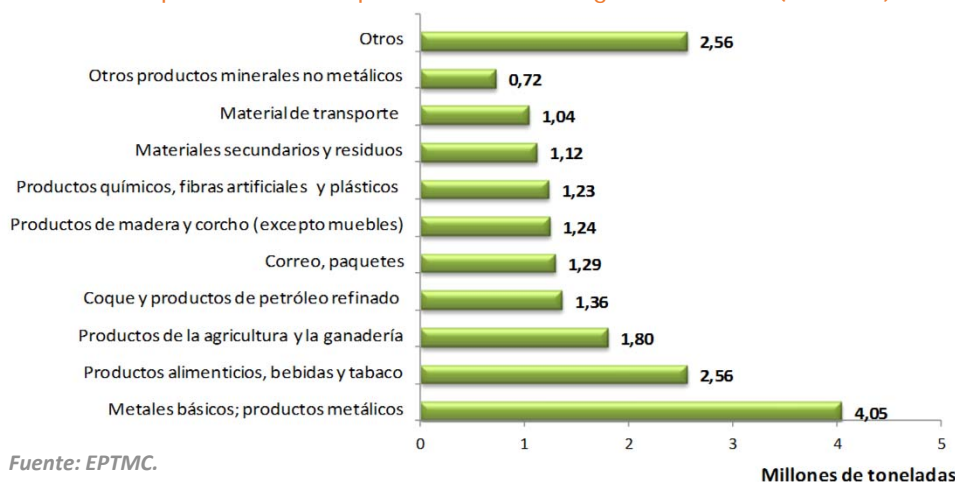
# 1. ANÁLISIS INTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

## 1.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTES. Transporte nacional por Carretera con Origen/Destino EUSKADI

En 2013 Euskadi expide por carretera, como tráficos más significativos en volumen, metales básicos y productos metálicos, y productos alimenticios, bebidas y tabaco (21% y 13% del total respectivamente), mientras que recibe principalmente productos alimenticios, y materiales básicos, productos metálicos (16% y 14% del total respectivamente)

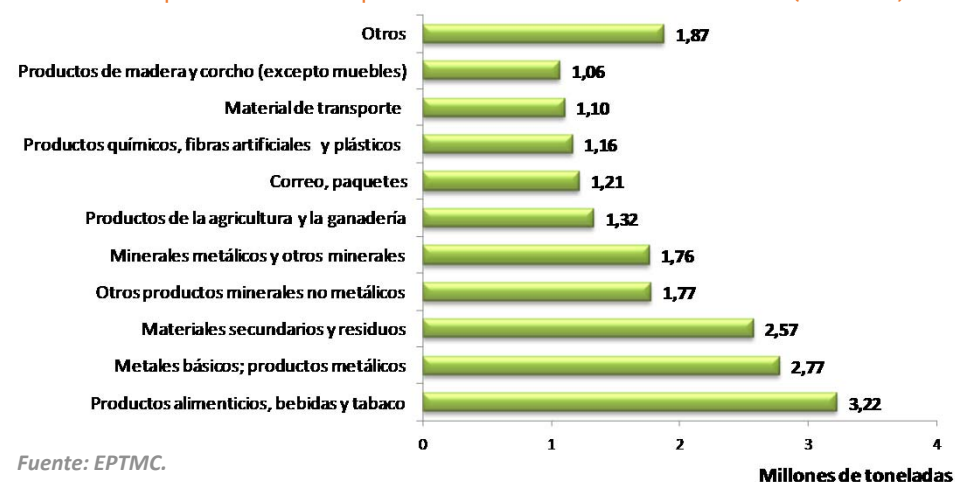
- ❑ Euskadi expide a otras provincias de España principalmente tres tipos de mercancías (flujos interregionales): metales básicos y productos metálicos, que suponen el 21% de las mercancías expedidas, productos alimenticios, bebidas y tabaco, grupo que representa el 13% del total y productos de la agricultura y la ganadería que representan el 9% del total. Otros tipos de mercancía son, por este orden: coque y productos del petróleo refinados, correos y paquetes, productos de madera y corcho, productos químicos y plásticos, materiales secundarios y residuos y materiales de transporte.
- ❑ Más de la mitad de los productos que Euskadi recibe de otras provincias está dentro de estos cuatro grupos: productos alimenticios, bebidas y tabaco (16%), metales básicos y productos metálicos (14%), materiales secundarios y residuos (13%) y otros productos minerales no metálicos (9%). Otros tipos de mercancías son: minerales metálicos y otros minerales, productos de la agricultura y la ganadería, correos y paquetes, productos químicos y plásticos, material de transporte y productos de la madera y corcho.
- ❑ A título general, los productos generados o atraídos por Euskadi con el resto del Estado tienen un valor medio-alto, lo que se corresponde con su elevado desarrollo industrial y de consumo.

Tipo de mercancía por carretera con origen en Euskadi (% , 2013)



Fuente: EPTMC.

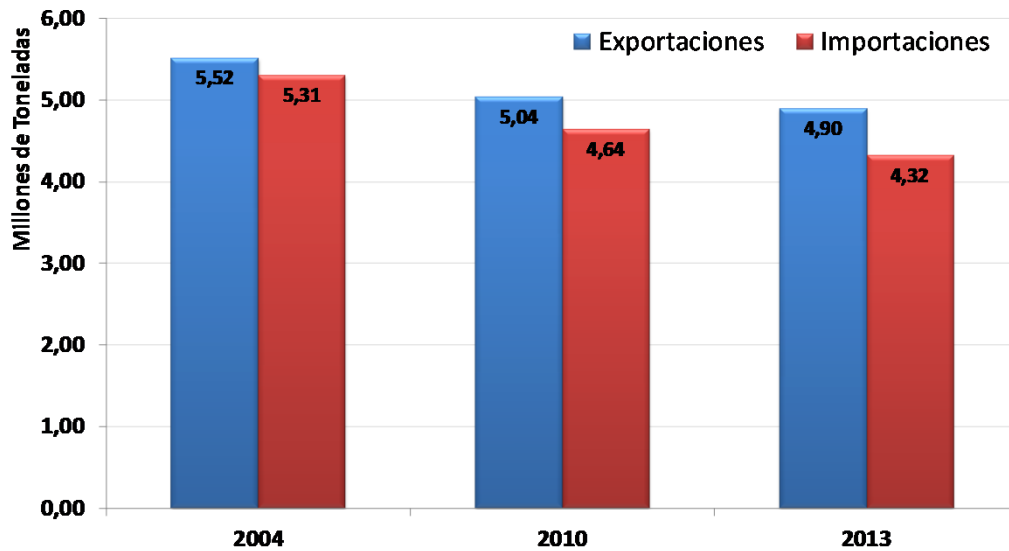
Tipo de mercancía por carretera con destino en Euskadi (% , 2013)



Fuente: EPTMC.

Euskadi generó en 2013, 9,21 millones de toneladas de transporte internacional por carretera a través de la frontera hispano-francesa, lo que representa el 13% del total de España. La comparación con años anteriores muestra un descenso de estos flujos en Euskadi del -14,83% y -4,81% cuando se comparan con el 2004 y 2010 respectivamente

Transporte internacional de mercancías por carretera con O/D Euskadi según sentido. (millones de toneladas, años 2004, 2010 y 2013)



Fuente: Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos (OTP) 2013

Transporte internacional de mercancías por carretera con Origen/Destino Euskadi según frontera. (Toneladas, año 2013)

Flujo	Total (tn)	Irún		La Junquera	
		Total (tn)	%	Total (tn)	%
Exportaciones	4.897.766,84	4.888.018,15	99,8%	9.748,70	0,2%
Importaciones	4.316.434,24	4.269.016,24	98,9%	47.417,99	1,1%
<b>Total</b>	<b>9.214.201,08</b>	<b>9.157.034,39</b>	<b>99,4%</b>	<b>57.166,69</b>	<b>0,6%</b>

Fuente: OTP 2013

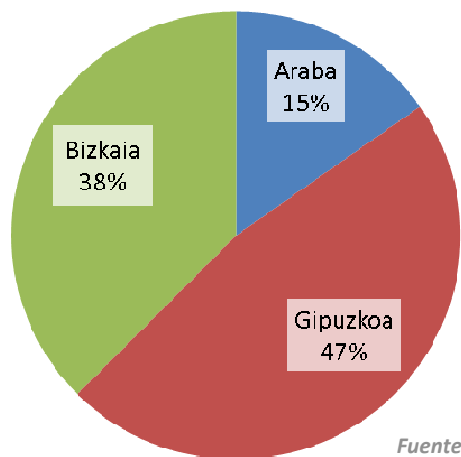
- El volumen total de exportaciones e importaciones por carretera a través de la frontera hispano-francesa, con **origen o destino Euskadi en 2013 fue de 9.214.201 toneladas** según el último Observatorio de Transportes de los Pirineos (OTP) 2010 (actualizado al 2013), del que el **53% corresponde a exportaciones y el 47% a importaciones**. Las exportaciones superan a las importaciones en torno a 580.000 toneladas. Existe pues un **elevado equilibrio** entre los flujos de importación y exportación.
- Euskadi representa el **13% de los flujos entre España y resto de Europa** (12,6% de las exportaciones y 13,3% de las importaciones) a través del conjunto de la frontera hispano-francesa.
- Si comparamos estos datos con los disponibles para 2004, se observa un **reducción de los flujos transpirenaicos de Euskadi del -4,81%**, que supone un descenso anual medio del -1,63% (-2,4% para las importaciones y -0,9% para las exportaciones).

# 1. ANÁLISIS INTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

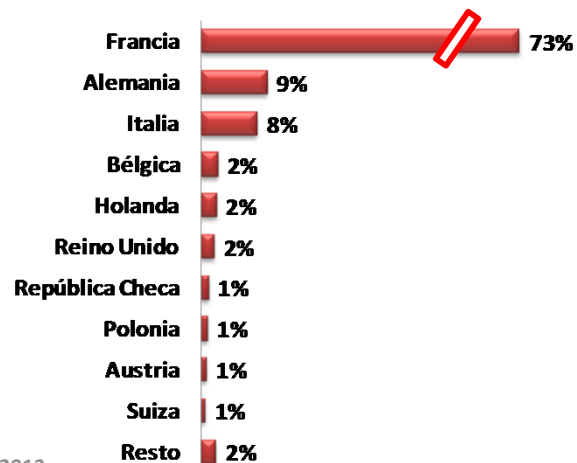
## 1.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTES. Transporte internacional por Carretera con Origen/Destino EUSKADI

Francia es el país de mayor volumen de intercambios con Euskadi, 6,26 millones de toneladas en 2013. Por Territorios Históricos, Gipuzkoa representa el 47% del total de los flujos, seguida de Bizkaia, con el 39% y Araba con el 14%

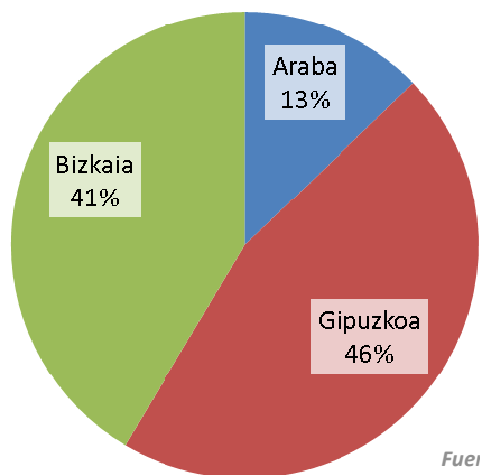
Territorios Históricos de destino en Euskadi y principales países de origen del transporte internacional de mercancías por carretera (% , 2013)



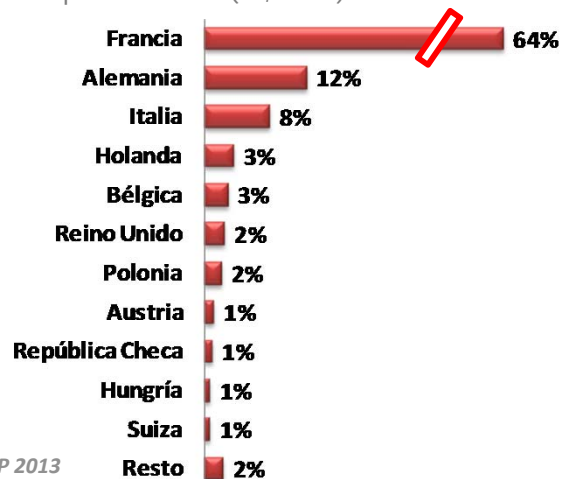
Fuente: OTP 2013



Territorios Históricos de origen en Euskadi y principales países de destino del transporte internacional de mercancías por carretera. (% , 2010)



Fuente: OTP 2013



- Gipuzkoa es el Territorio Histórico que más volumen de mercancías recibe y expide de otros países de Europa, el 47% de las importaciones y 46% de las exportaciones; seguida de Bizkaia con el 38% de las importaciones y el 41% de las exportaciones; y Araba, que representa el 15% de las importaciones y el 13% de las exportaciones de Euskadi a través de la frontera pirenaica.
- La mayor parte del transporte internacional por carretera tiene como origen / destino Francia, así, el 73% de las importaciones que recibe Euskadi provienen de Francia, y el 64% de las exportaciones tienen como destino el mismo país. **Globalmente este flujo representa 6,26 millones de toneladas en 2013.**
- Otros países que reciben exportaciones desde Euskadi, son, por este orden: Alemania, que recibe el 12% del total, Italia (8%), Holanda (3%), Bélgica (3%), reino Unido (2%) y Polonia (2%). Los restantes países reciben menos de 1% del total (menos de 270.000 toneladas).
- Por otra parte, los principales países de los que Euskadi recibe importaciones (aparte de Francia) son: Alemania (9%), Italia (8%), Bélgica (2%), Holanda (3%) y Reino Unido (2%). Los restantes países representan menos de 1% (menos de 220.000 toneladas).

Nota: OTP es el acrónimo del Observatorio hispano-francés de Tráfico en los Pirineos.



En los tres Territorios Históricos, los principales tráficos son con Francia. Otras relaciones relevantes en volumen son Alemania- Gipuzkoa, Italia-Bizkaia o Alemania-Bizkaia

- Los principales flujos con destino Euskadi (Importaciones) son Francia- Gipuzkoa y Francia-Bizkaia que reúnen el 62% del total de las **importaciones a Euskadi**. Otras relaciones de importancia son: Francia-Araba, Alemania- Gipuzkoa, Italia- Gipuzkoa o Alemania-Bizkaia.
- Las principales relaciones con origen en Euskadi (exportaciones) son igualmente Gipuzkoa y Bizkaia con Francia, que representan el 56% del total de las **exportaciones de Euskadi**. Otras relaciones relevantes son: Araba- Francia, Gipuzkoa -Alemania, Bizkaia-Alemania o Bizkaia-Italia.

Principales relaciones del **transporte internacional** de mercancías por carretera, con **destino Euskadi**. (toneladas, %, 2013)

Origen	Destino	Total (t.)	%
Francia	Gipuzkoa	1.509.929	35%
Francia	Bizkaia	1.183.053	27%
Francia	Araba	441.859	10%
Alemania	Gipuzkoa	200.384	5%
Italia	Bizkaia	139.625	3%
Italia	Gipuzkoa	115.965	3%
Alemania	Bizkaia	104.939	2%
Alemania	Araba	81.304	2%
Italia	Araba	72.129	2%
Otros		467.247	11%
<b>Total Importaciones</b>		<b>4.316.434,22</b>	<b>100%</b>

Fuente: OTP 2013

Principales relaciones del **transporte internacional** de mercancías por carretera, con **origen en Euskadi**. (toneladas, %, 2013)

Origen	Destino	Total (t.)	%
Gipuzkoa	Francia	1.429.656	29%
Bizkaia	Francia	1.344.844	27%
Araba	Francia	352.715	7%
Gipuzkoa	Alemania	307.425	6%
Bizkaia	Alemania	216.706	4%
Bizkaia	Italia	171.703	4%
Gipuzkoa	Italia	151.558	3%
Araba	Alemania	79.088	2%
Otros		844.071	17%
<b>Total Exportaciones</b>		<b>4.897.766,84</b>	<b>100%</b>

Fuente: OTP 2013

Los principales productos de importación y exportación por carretera son los productos metalúrgicos, vehículos de transporte y otros productos manufacturados

### IMPORTACIONES

Euskadi importa mayoritariamente **productos metalúrgicos** de Europa, lo que supone el 27% del total de las importaciones y **productos manufacturados** (14%). Destaca también la importación de madera y corcho (9%), **productos químicos** (8%), **otros productos alimentarios** (7%), **vehículos y material de transporte** (6%), **celulosa y desechos** (4%) y **cereales** (4%). Con carácter general son productos de valor añadido medio-alto.

### EXPORTACIONES

Por otro lado, Euskadi exporta a Europa, **productos metalúrgicos** (21%), **vehículos y materiales de transporte** (14%) y **productos químicos** (9%). Otras exportaciones de interés son: productos manufacturados (9%), **otros productos alimenticios** (8%), **cemento y cal** (7%), **materiales de construcción manufacturados** (4%) y **minerales férricos** (3%). Como en el caso de las importaciones, son productos de valor añadido medio-alto.

Transporte internacional de mercancías por carretera con destino Euskadi según productos. 2013

Tipo de mercancías	Total (t.)	%
Productos metalúrgicos	1.155.188	27%
Otros productos manufacturados	591.789	14%
Madera, corcho	406.169	9%
Otros productos químicos	334.091	8%
Otros productos alimentarios	315.081	7%
Vehículos y material de transporte	266.516	6%
Celulosa y desechos	190.336	4%
Cereales	164.729	4%
Materiales de construcción manufacturados	119.368	3%
Desconocido	103.665	2%
Otras máquinas y motores	86.728	2%
Frutas y Legumbres	78.886	2%
Minerales brutos y manufacturados	74.596	2%
Minerales férricos	72.784	2%
Bebidas	48.714	1%
Minerales no férricos	47.572	1%
Cuero y textil	33.555	1%
Muebles	29.586	1%
Desechos no férricos	28.819	1%
Otros	168.262	4%
<b>Total</b>	<b>4.316.434</b>	<b>100%</b>

Fuente: OTP 2013

Transporte internacional de mercancías por carretera con origen Euskadi según productos. 2013

Tipo de mercancías	Total (t.)	%
Productos metalúrgicos	1.025.787	21%
Vehículos y materiales de transporte	668.570	14%
Otros productos químicos	513.816	10%
Otros productos manufacturados	448.336	9%
Otros productos alimenticios	387.570	8%
Cemento, cal	319.450	7%
Materiales de construcción manufacturados	213.235	4%
Desconocido	191.258	4%
Minerales férricos	164.966	3%
Otras máquinas y motores	120.770	2%
Celulosa y desechos	103.903	2%
Productos petrolíferos	84.588	2%
Minerales en bruto o manufacturados	78.617	2%
Combustibles minerales sólidos	72.847	1%
Frutas y legumbres	69.860	1%
Productos químicos de carbón y alquitrán	61.881	1%
Madera, corcho	54.122	1%
Bebidas	45.639	1%
Muebles	42.166	1%
Cereales	40.652	1%
Otros	189.734	4%
<b>Total</b>	<b>4.897.767</b>	<b>100%</b>

Fuente: OTP 2013

# 1. ANÁLISIS INTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

## 1.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTES. Transporte internacional por Carretera en tránsito por EUSKADI

Por el territorio de Euskadi se registra un elevado flujo de mercancías de tránsito, que en 2013 supuso 32.7 millones de toneladas, el 46% del tránsito global por las dos principales fronteras hispano-francesas, Irún y La Junquera

- Euskadi es territorio de paso de un importante volumen de transporte de mercancías en tránsito entre la Península Ibérica y resto de Europa, a través de la frontera de Irún (Biriadou). En el año 2013, según el Observatorio de Transportes de los Pirineos, el total de tráfico por este paso fronterizo ascendió a 32.761.881 toneladas (incluyendo los tráficos de Portugal y España a excepción de los que tienen origen o destino en Euskadi), del cual el 50% corresponde a flujos de importación y el restante 50% a exportación.
- El tránsito internacional a través de Irún supone el 46% del tránsito a lo largo de la frontera hispano-francesa, siendo La Junquera (Le Perthus) el principal lugar de tránsito.

Transporte internacional de mercancías por carretera con O/D Península Ibérica (excepto Euskadi), en tránsito por los pasos fronterizos pirenaicos (toneladas 2013)

	Por Irún	Irún + La Junquera	% Por Irún
Exportaciones	16.762.669	38.772.254	43,2%
Importaciones	15.999.213	32.255.132	49,6%
<b>TOTAL</b>	<b>32.761.881</b>	<b>71.027.386</b>	<b>46,1%</b>

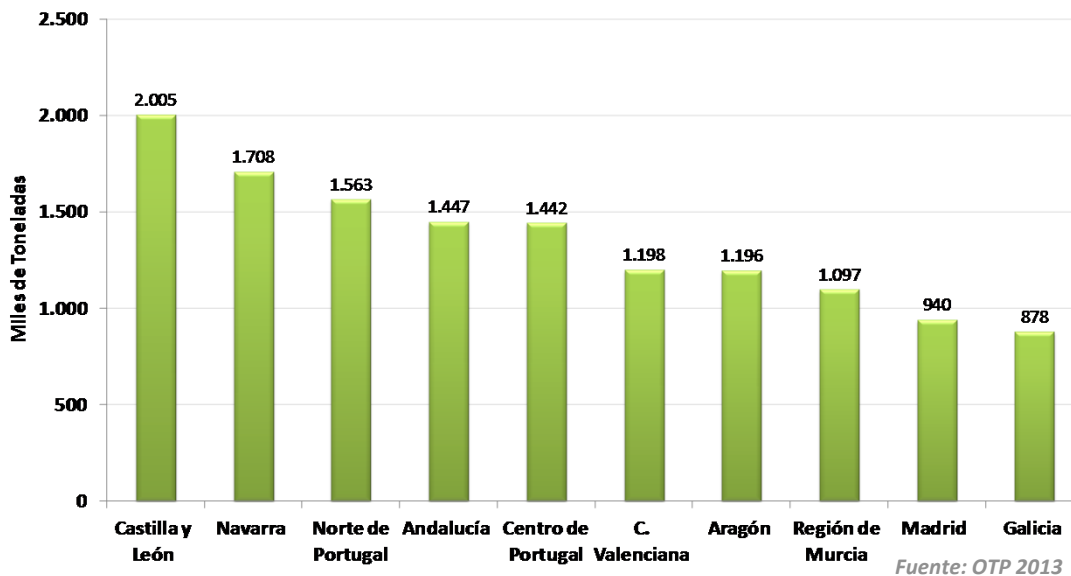
Fuente: OTP 2013

- Para realizar un cálculo aproximado del número de camiones en tránsito que hubo de media en el año 2013 en el transporte internacional de mercancía a través de la frontera francesa por Irún, y tomando una media de 15 toneladas de carga por camión (estimación basada en el Observatorio Hispano – Francés de Tráfico en los Pirineos), se obtiene que, en 2013, dicho tráfico generó 1.117.500 camiones de exportación y 1.066.600 de importación. Si se toma, como aproximación, 225 días hábiles de actividad al año, se obtiene un tráfico diario aproximado, por sentido del orden de 4.850 camiones/día, referido al transporte internacional de mercancías con origen/destino la Península Ibérica (exceptuando los tráficos con origen/destino Euskadi).
- Una reflexión inmediata se centra en el importante papel que el transporte intermodal ferroviario podría desempeñar en estos tráficos, para disminuir el tránsito de camiones internacionales en Euskadi.
- Como elemento comparativo, fuera de la realidad del mercado, se analiza un caso extremo “teórico e imposible” de un transvase del 100%, que correspondería a 4.850 camiones/día-sentido, equivaliendo a 160 trenes/día-sentido para trenes de 450 metros y a 100 trenes/día-sentido para trenes de 750 metros de longitud.

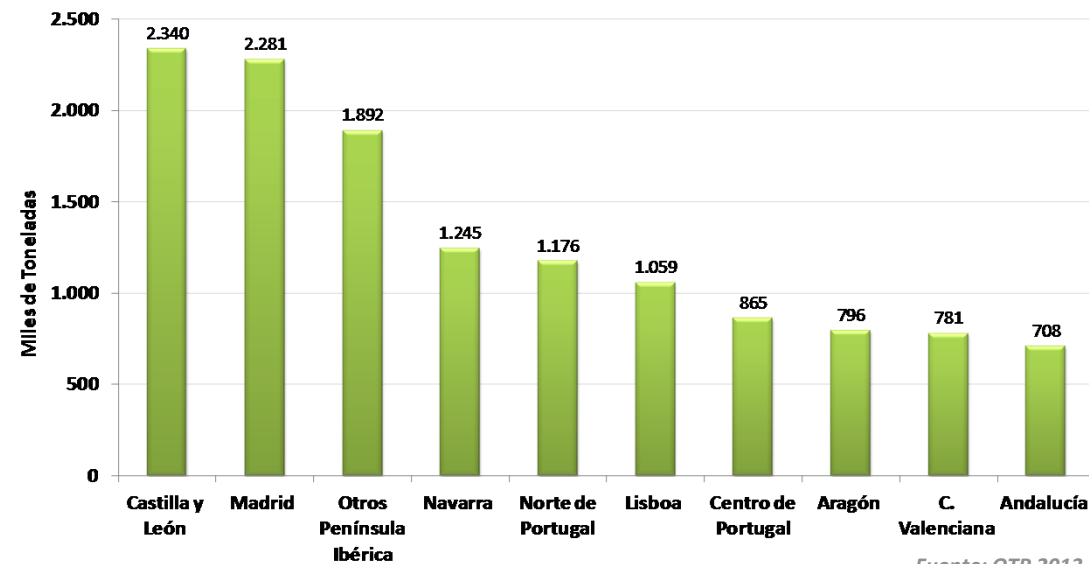
### Los principales países de origen y destino de los flujos de transporte internacional por carretera en tránsito por Euskadi son Francia, Alemania, Reino Unido y Bélgica

- Como se puede ver en los mapas de las siguientes páginas, los **principales países** de los que proceden las **importaciones** a través de Euskadi (tránsito) son **Francia (52%)**, **Alemania (18%)**, Bélgica (9%), Holanda (7%) y Reino Unido (4%), todos ellos suman el 90% de este flujo. Las principales regiones a las que se destinan son: Castilla y León (15%), Comunidad de Madrid (14%), Navarra (8%), Norte de Portugal (7%), Lisboa (7%) y Centro de Portugal (5%)
- Los principales países a los que se dirigen las **exportaciones** a través de Euskadi (tránsito) son **Francia (48%)**, **Alemania (15%)**, Reino Unido (10%), Holanda (8%), Bélgica (6%), Italia (4%) y Polonia (2%), todos ellos representan el 93% del destino de las exportaciones con tránsito en Euskadi. Las principales regiones de la península ibérica origen de las mismas son: Castilla y León (12%), Navarra (10%), región Norte de Portugal (9%), Andalucía (9%), Centro de Portugal (9%) y Comunidad Valenciana (7%), entre otras.

Transporte internacional de mercancías por carretera en tránsito por Irún con origen otras regiones de la península ibérica excepto Euskadi. (Miles de toneladas, 2013)



Transporte internacional de mercancías por carretera en tránsito por Irún con destino a la Península Ibérica excepto Euskadi. (Miles de toneladas, 2013)



## Las principales relaciones de transporte internacional por carretera en tránsito por Euskadi son entre Castilla-León y Francia

- Las **principales relaciones O/D de exportación con Europa son:** Castilla-León- Francia (8%), Navarra- Francia (6%), región Norte de Portugal- Francia (5%), Aragón- Francia (4%), región Centro de Portugal- Francia (4%), Comunidad Valenciana-Francia (3%), Comunidad de Madrid- Francia (3%), Galicia-Francia (3%), Cantabria-Francia (3%), y Murcia- Reino Unido (3%), entre otros flujos.
- Las **principales relaciones O/D de importación son:** Francia- Castilla y León (11%), Francia- Comunidad de Madrid (8%), Francia- Navarra (6%), Francia-Región Norte de Portugal (3%), Francia- Lisboa (3%), Alemania- Comunidad de Madrid (3%), Francia – Comunidad Valenciana (3%) y Francia- Aragón (3%), entre otras.

Transporte internacional de mercancías por carretera con origen en regiones de la Península Ibérica y destino en países europeos a través de Irún. 2013 (toneladas)

Origen	Destino	Total (t.)	%
Castilla y León	Francia	1.275.224	8%
Comunidad Foral de Navarra	Francia	990.865	6%
Norte de Portugal	Francia	786.282	5%
Aragón	Francia	712.851	4%
Centro de Portugal	Francia	641.131	4%
Comunidad Valenciana	Francia	497.224	3%
Comunidad de Madrid	Francia	474.907	3%
Galicia	Francia	437.619	3%
Cantabria	Francia	432.805	3%
Región de Murcia	Reino Unido	427.616	3%
Comunidad Valenciana	Reino Unido	366.651	2%
Andalucía	Francia	358.710	2%
Andalucía	Reino Unido	328.057	2%
Centro de Portugal	Alemania	327.452	2%
Comunidad Foral de Navarra	Alemania	308.708	2%
Andalucía	Holanda	295.663	2%
Castilla-La Mancha	Francia	264.602	2%
Región de Murcia	Francia	263.985	2%
Andalucía	Alemania	251.634	2%
Otros		7.320.682	44%
<b>Total</b>		<b>16.762.669</b>	<b>100%</b>

Fuente: OTP 2013

Transporte internacional de mercancías por carretera con origen en países europeos y destino en regiones de la Península Ibérica a través de Irún. 2010 (toneladas)

Origen	Destino	Total (t.)	%
Francia	Castilla y León	1.776.989	11%
Francia	Comunidad de Madrid	1.202.341	8%
Francia	Comunidad Foral de Navarra	891.355	6%
Reino Unido	Península Ibérica	599.104	4%
Francia	Norte de Portugal	524.169	3%
Francia	Lisboa	516.593	3%
Alemania	Comunidad de Madrid	503.094	3%
Francia	Comunidad Valenciana	501.296	3%
Francia	Aragón	487.545	3%
Francia	Centro de Portugal	478.304	3%
Francia	Cantabria	419.254	3%
Polonia	Península Ibérica	362.911	2%
Alemania	Norte de Portugal	334.156	2%
Francia	Galicia	321.289	2%
Bélgica	Comunidad de Madrid	317.850	2%
Alemania	Castilla y León	296.180	2%
Alemania	Lisboa	285.048	2%
Francia	Andalucía	271.496	2%
Holanda	Comunidad de Madrid	253.446	2%
Otros		5.656.792	35%
<b>Total</b>		<b>15.999.213</b>	<b>100%</b>

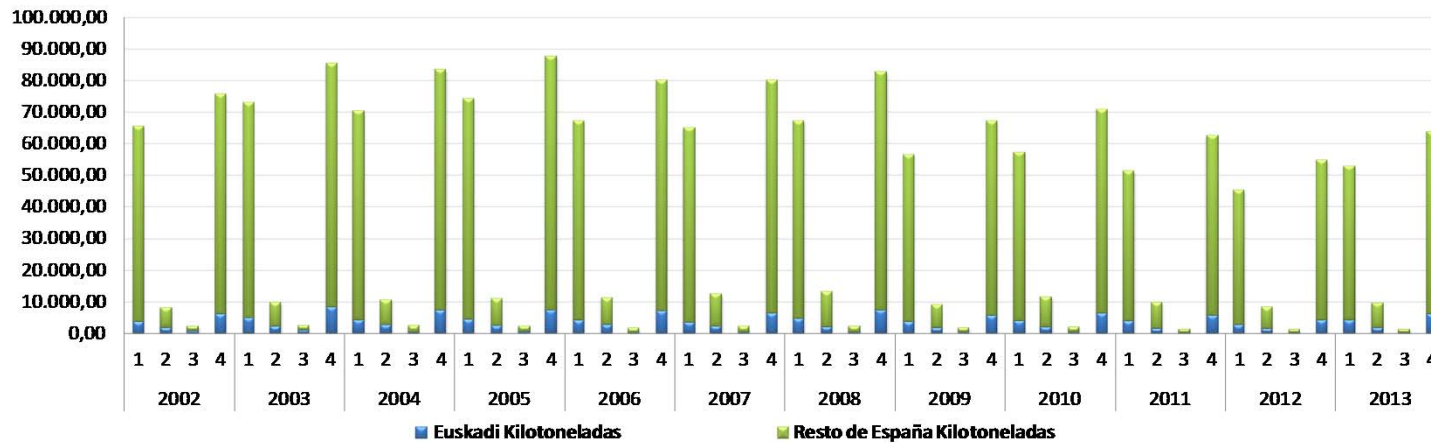
Fuente: OTP 2013

# 1. ANÁLISIS INTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

## 1.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTES. Tráficos intermodales terrestres

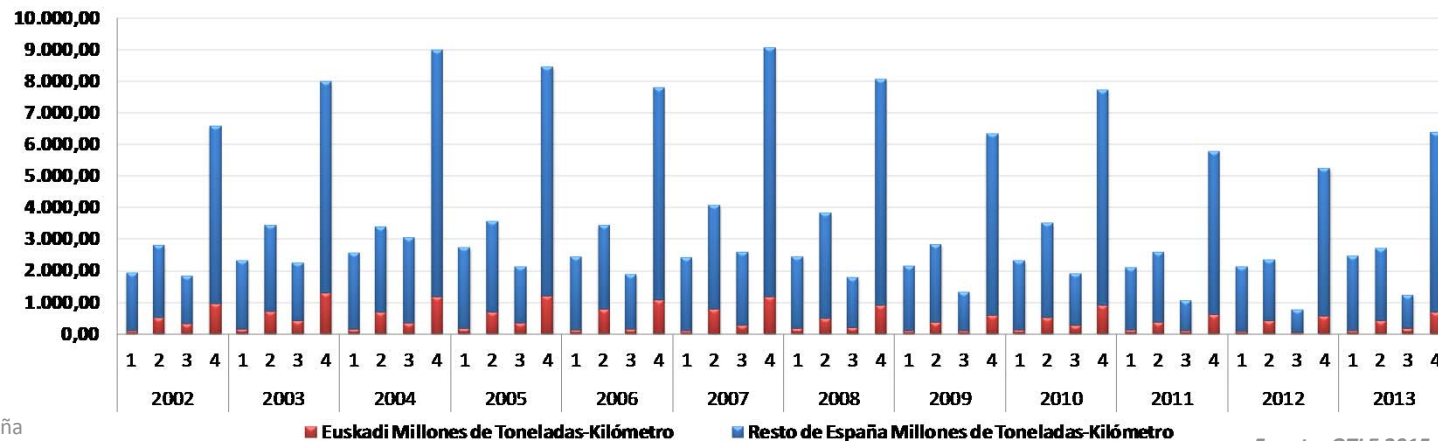
El transporte de contenedores por carretera en Euskadi alcanzó 6,1 millones de toneladas en 2013 frente a 63,8 del conjunto de España, cuando en 2007 (año de máximo valor en la serie histórica) alcanzó respectivamente 7,4 y 87,5 millones de toneladas

**Transporte de contenedores por carretera**  
Euskadi - España (t)



- El transporte de contenedores por carretera en toneladas ha mejorado su cuota en España, pasando del 8,5% de 2007 al 9,5% en 2013, a pesar de la **pérdida de tráficos, un 21% en Euskadi frente al 37% de España** en ese periodo.
- Sin embargo el **volumen de transporte intermodal por carretera en t-Km**, en Euskadi ha pasado de representar el **16% del conjunto de España en 2003**, al **10,99% en 2013**. Esta reducción puede ser debida a una reducción de las distancias recorridas en Euskadi o un incremento en el resto de España.

**Transporte de contenedores por carretera**  
Euskadi - España (t-Km)



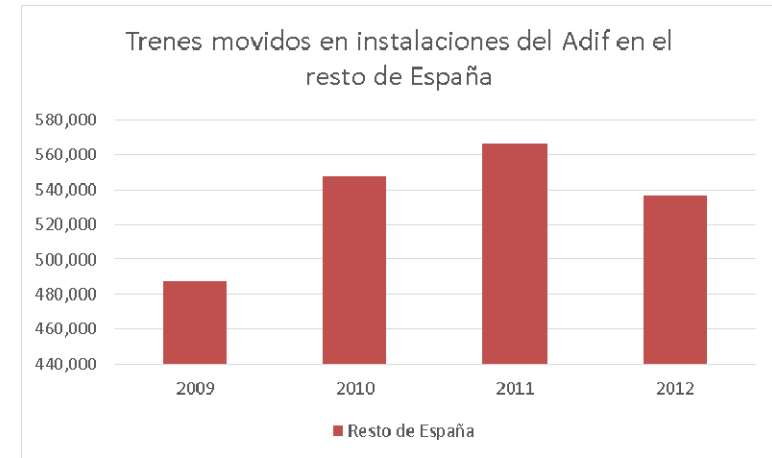
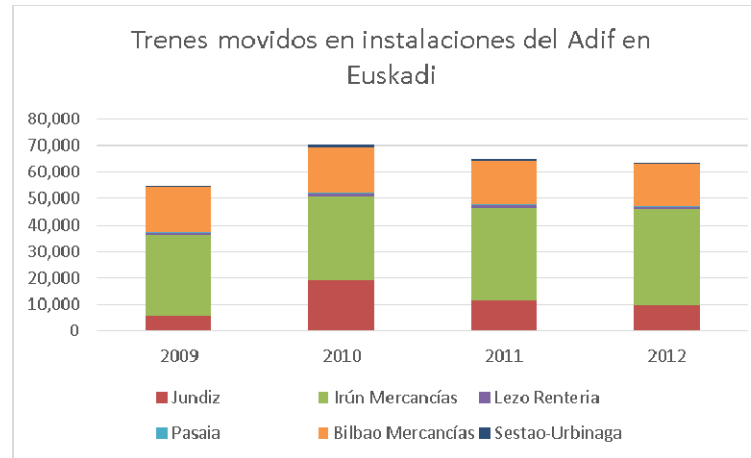
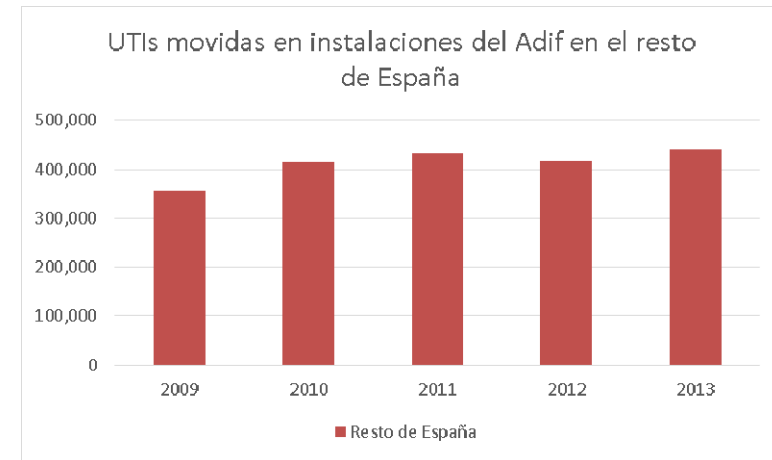
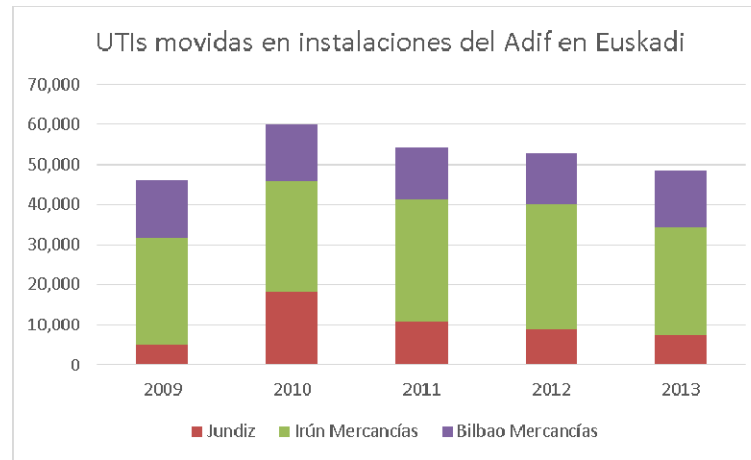
Para ambos gráficos:  
1= Intrarregional  
2= Interregional  
3= Internacional  
4= Total

Nota: OTLE es el acrónimo del Observatorio del Transporte y la Logística de España

La manipulación de UTIs en las instalaciones del Adif en Euskadi en 2013 ha descendido en 11.382 respecto de su máximo alcanzado en 2010, aunque solo 2.492 respecto de 2009. En el resto de España se ha incrementado en ese periodo en casi 86.398 UTIs desde 2009, aunque solo en 1.401 UTIs respecto 2011, alcanzándose en 2013 el máximo del periodo analizado: 2009 – 2013 (\*)

En el transporte intermodal por ferrocarril en el País Vasco ha disminuido la manipulación de UTIs en las terminales vascas, mientras que se mantiene el movimiento de trenes.

En cuanto a las terminales, los datos del Adif indican que hay 6 terminales (Júndiz, Bilbao Mercancías, Irún Mercancías, Pasaia, Lezo – Renteria y Sestao – Urbinaga) con movimiento de trenes frente a tres (Júndiz, Bilbao Mercancías e Irún Mercancías) con manipulación de UTIs. Irún mueve algo más del 50% de los trenes frente al 25% de Bilbao Mercancías, junto con un 55%-60% de las UTIs frente al 25%-30% de Bilbao Mercancías.



Nota (\*): El Observatorio del Transporte y la Logística de España no proporciona datos anteriores a 2009. Además, presenta errores en las cifras de movimientos de trenes para el año 2013, por lo que este año no se considera.

Fuente: OTLE 2015

### La prognosis de tráficos terrestres de mercancías se basa en las estimaciones futuras realizadas para el PEITMF y el PITVI por parte del Ministerio de Fomento

Para la cuantificación de la redistribución modal de tráficos terrestres de mercancías en Euskadi se han tenido en cuenta las conclusiones obtenidas tras la aplicación de modelos de transferencia modal en los siguientes trabajos: “Plan Estratégico de Impulso del transporte de Mercancías por Ferrocarril”, en el PITVI, en la “Estrategia Logística de España” y en la “Estrategia para la Promoción y Desarrollo de las Plataformas Logísticas Intermodales en Euskadi” (TEIRLOG 2015).

#### PEITMF

En base a la utilización de modelos de redistribución modal, y de proyección futura de demanda, se preveía incrementar el transporte de mercancías por ferrocarril, mejorando su competitividad y calidad hasta alcanzar un máximo **entre 77 y 100 Mt en el año 2020**, pasando de una cuota modal del **4,1 % (2009) al 8-10% en 2020**.

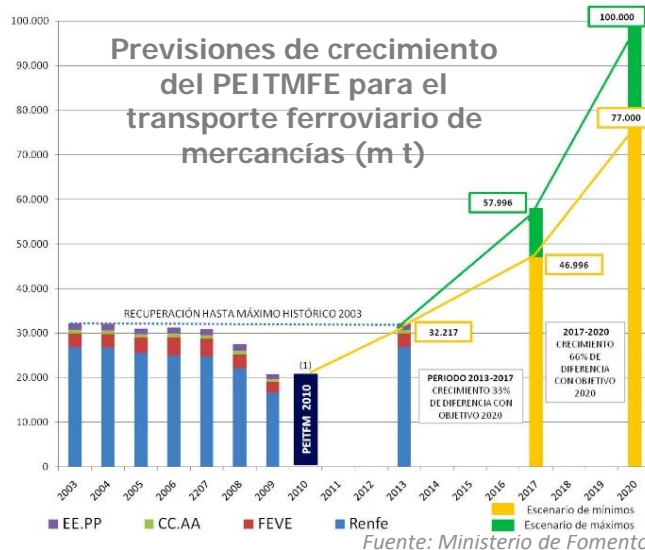
#### PITVI y Estrategia Logística de España:

Partiendo de la demanda de transporte terrestre de mercancías en el año 2011, se calcula la demanda futura de transporte ferroviario en el año 2024 (año horizonte del PITVI). Como la agregación de dos componentes: el crecimiento tendencial de la demanda de transporte terrestre y las captaciones de tráficos de mercancías desde la carretera hacia el ferrocarril.

El PITVI y la Estrategia Logística prevén en el año **2024 un transporte ferroviario de mercancías con una cuota modal de 1,6% (29.787 t) en un escenario tendencial (sin captación por el ferrocarril) y de 3,6% (67.021 t) en un escenario con captación de tráficos ferroviarios por el ferrocarril.**

**PITVI: Evolución de la demanda terrestre de mercancías y del PIB en España en el periodo 2011-2024**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Mercancías terrestres (Mt)	1.467	1.482	1.496	1.511	1.534	1.557	1.580	1.604	1.636	1.669	1.702	1.745	1.789	1.833
Crecimiento anual	-	1,0%	1,0%	1,0%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%	2,0%	2,0%	2,0%	2,5%	2,5%	2,5%
Crecimiento respecto 2011	-	1,0%	2,0%	3,0%	4,6%	6,1%	7,7%	9,4%	11,5%	13,8%	16,0%	18,9%	21,9%	25,0%



**PITVI: Tráfico total y reparto modal del transporte terrestre de mercancías en el año 2024**

	Miles de toneladas	Cuota modal	Mt-km	Cuota modal
Ferrocarril	67.021	3,6%	25.761	9,5%
Carretera	1.766.266	96,4%	244.772	90,5%
<b>Total tráfico terrestres</b>	<b>1.833.287</b>	<b>100,0%</b>	<b>270.533</b>	<b>100,0%</b>



La redistribución modal potencial de tráfico terrestres nacionales de mercancías en Euskadi puede cuantificarse en una transferencia de hasta 3,2 millones de toneladas de la carretera al ferrocarril

- Para la cuantificación de la redistribución modal de tráfico terrestres de mercancías en Euskadi se han tenido en cuenta las conclusiones (actualizadas) obtenidas tras la aplicación de modelos de transferencia modal (desarrollados por TEIRLOG) en el estudio: la “Estrategia para la Promoción y Desarrollo de las Plataformas Logísticas Intermodales en Euskadi” (TEIRLOG 2014), basado en modelos desarrollados por TEIRLOG, aplicados en el PEIT Intermodal, el PEITFME y posteriormente en el PITVI.

### MODELO DE DISTRIBUCIÓN MODAL (TRÁFICOS INTERIORES)



Datos de cálculo correspondientes al año 2013

**APLICACIÓN DEL MODELO SECUENCIAL DE FILTROS**

\*Tráficos en ambos sentidos

El ferrocarril podría captar tráfico nacional que potencialmente permitirían operar hasta 14 trenes /día de 450m o 8 trenes/día en el caso de trenes de 750m

- Se consideran tráfico cuyos volúmenes en ambos sentidos sean lo suficientemente elevados para que exista compensación en los flujos en ambos sentidos.
- En el caso del transporte intermodal de mercancías, los tráfico captables por el ferrocarril desde la carretera en el ámbito nacional se estima en 3,2 millones de toneladas, sumados ambos sentidos (se considera un equilibrio, poco viable del 100% en ambos sentidos), cifras que se incrementarían si el porcentaje de desequilibrio por sentido se flexibiliza (razonable hasta cifras del orden del 75%). Éstas cifras que se exponen, correspondientes al año 2013, pueden considerarse como un límite máximo de valores a alcanzar en la captación de nuevos tráfico.
- En efecto, si las mercancías consideradas como potencialmente captables, en vagón convencional y ámbito nacional, se subdividen en grupos de mercancías, se evalúa que el ferrocarril podría captar de la carretera para el año 2013 las cantidades (aproximadas) de 3.197.904 toneladas con origen y destino la comunidad autónoma del País Vasco con el resto del Estado. Si no se consideran las relaciones entre provincias anexas, este volumen se reduciría a 2.083.738 toneladas anuales.
- Considerando todas las relaciones captables (independientemente de su proximidad geográfica), y para trenes de 450 metros y 500 toneladas de carga útil, en general los operados actualmente en España se generarían 3.200 trenes/año por sentido, que, considerando 225 días laborables, ascendería a 14 trenes por día por sentido en el conjunto de las distintas relaciones de tráfico detectadas
- Para trenes de 750 metros, ya operados en Europa, y en un futuro próximo en España, (850 Tn de carga útil), las circulaciones serían de 8 trenes por día por sentido.

### TRÁFICOS POTENCIALMENTE CAPTABLES POR EL FERROCARRIL CON ORIGEN Y DESTINO EUSKADI. TÉCNICA INTERMODAL.

ÁMBITO NACIONAL (TONELADAS)

Distancia > 300 Km

RATIO FFCC/CTRA FFCC (km) < 1,5\* CTRA (km)

Araba	Barcelona	49.335
Gipuzkoa	Barcelona	56.510
Gipuzkoa	A Coruña	34.988
Gipuzkoa	Madrid	60.414
Gipuzkoa	Ourense	193.762
Gipuzkoa	Pontevedra	30.781
Gipuzkoa	Valencia/Valencia	33.424
Gipuzkoa	Valladolid	46.617
Bizkaia	Barcelona	72.310
Bizkaia	Madrid	70.609
Bizkaia	Murcia	21.251
Bizkaia	Tarragona	22.974
Bizkaia	Valencia/Valencia	54.882
Bizkaia	Zaragoza	82.081
<b>TOTAL POR SENTIDO</b>		<b>829.938</b>
<b>TOTAL AMBOS SENTIDOS</b>		<b>1.659.876</b>

### TRÁFICOS POTENCIALMENTE CAPTABLES POR EL FERROCARRIL CON ORIGEN Y DESTINO EUSKADI. TÉCNICA INTERMODAL.

ÁMBITO NACIONAL (TONELADAS)

Provincias limítrofes

Araba	Burgos	64.398
Araba	Gipuzkoa	56.828
Araba	Navarra	55.421
Araba	La Rioja	22.274
Araba	Bizkaia	148.545
Gipuzkoa	Araba	56.828
Gipuzkoa	Burgos	32.796
Gipuzkoa	Cantabria	28.677
Gipuzkoa	Navarra	101.418
Gipuzkoa	Bizkaia	136.909
Bizkaia	Araba	148.545
Bizkaia	Asturias	24.178
Bizkaia	Burgos	112.914
Bizkaia	Cantabria	108.339
Bizkaia	Gipuzkoa	136.909
Bizkaia	Navarra	89.174
Bizkaia	Rioja (La)	30.032
<b>TOTAL POR SENTIDO</b>		<b>1.354.184</b>
<b>TOTAL AMBOS SENTIDOS</b>		<b>2.708.368</b>

La redistribución modal potencial de tráfico terrestres internacionales de mercancías en Euskadi puede cuantificarse en una transferencia de hasta 1,6 millones de toneladas de la carretera al ferrocarril

- Al igual que en el caso de los tráfico nacionales, para la cuantificación de la redistribución modal de tráfico terrestres internacionales de mercancías en Euskadi se han tenido en cuenta las conclusiones obtenidas tras la aplicación de modelos de transferencia modal (desarrollados por TEIRLOG) en el estudio: la “Estrategia para la Promoción y Desarrollo de las Plataformas Logísticas Intermodales en Euskadi” (TEIRLOG 2014).
- No obstante, la metodología utilizada para la definición de los tráfico potencialmente captables por el ferrocarril en los flujos aquí analizados, los flujos internacionales en el modo carretera entre el País Vasco y el Resto de Europa, está basada en un modelo de captación fundamentado en el **análisis de los costes y los plazos de transporte**, no en el modelo de filtros sucesivos aplicado en el ámbito nacional.
- El **tráfico total captado a través de la aplicación de este modelo asciende a 1.631.260 tn por sentido** (equilibrio de flujos al 100%), aunque de nuevo se puede considerar como lógicos desequilibrios del 25%-75%, y que aumentarían los volúmenes captables por el ferrocarril.
- El número de circulaciones por sentido, con trenes de 450 metros de longitud, asciende a 3.263 circulaciones por año por sentido, equivalentes a **15 circulaciones/día** (considerando 225 días de trabajo), y para trenes de **750 metros**, ascendería a 1.919 circulaciones por año por sentido, equivalentes a **9 circulaciones/día**.
- Las principales relaciones por sentido son:
  - Gipuzkoa- Berlín con 215.527 tn
  - Bizkaia- Centro (Italia) con 150.176 tn
  - Gipuzkoa – Centro (Italia) con 124.728 tn

ORIGEN	DESTINO	2012
Gipuzkoa	BERLIN	215.527
Bizkaia	CENTRO ITALIA	150.176
Gipuzkoa	CENTRO ITALIA	124.728
Gipuzkoa	BASSIN PARISIEN	119.687
Bizkaia	BERLIN	112.869
Bizkaia	BASSIN PARISIEN	104.458
Araba	BERLIN	81.349
Araba	BASSIN PARISIEN	62.803
Bizkaia	ÎLE DE FRANCE	59.850
Araba	CENTRO ITALIA	59.587
Bizkaia	WEST-NEDERLAND	50.069
Gipuzkoa	RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE	48.812
Gipuzkoa	CENTRE-EST	44.093
Gipuzkoa	LONDON	42.279
Bizkaia	RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE	39.633
Gipuzkoa	MÉDITERRANÉE	39.356
Bizkaia	CENTRE-EST	38.041
Gipuzkoa	NORD - PAS-DE-CALAIS	36.330
Bizkaia	MÉDITERRANÉE	35.328
Gipuzkoa	WEST-NEDERLAND	34.096
Bizkaia	NORD - PAS-DE-CALAIS	33.506
Gipuzkoa	ÎLE DE FRANCE	26.194
Araba	CENTRE-EST	24.811
Gipuzkoa	EST	24.651
Bizkaia	LONDON	23.028
<b>TOTALES POR SENTIDO (TN)</b>		<b>1.631.260 TN</b>
<b>TOTALES POR AMBOS SENTIDOS (TN)</b>		<b>3.262.520 TN</b>

Se prevé para 2030 (\*) un tráfico de mercancías por carretera con O/D en Euskadi de 126,3 millones de toneladas en un escenario tendencial, y 123,3 en un escenario con transferencia modal al ferrocarril

- Particularizando esta prognosis para los tráficos intermodales, el volumen de TEUS potencialmente captable de la carretera por el ferrocarril con O/D en Euskadi, se estiman para el año 2012 en 950.987 TEUS como universo captable, de los cuales serán transferibles al modo ferroviario, un volumen mínimo de 173.411 TEUS. Para el año 2020 este volumen ascendería hasta los 213.215 TEU's, con un universo teóricamente captable de 1.165.035 TEU's y a 301.612 TEU's al año 2030 con un universo captable de 1.561.093 TEU's. Estas cifras máximas citadas, son un límite máximo teórico de captación que sirve para aproximar las cifras realmente captables con técnicas de predicción de redistribución modal.

POTENCIAL DE TRANSFERENCIA MODAL (NACIONAL E INTERNACIONAL). ORIGEN/DESTINO EUSKADI									
	2012			2020			2030		
	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total
<b>Demanda actual ferroviaria</b>									
Totales por sentido	579,178	55,557	634,735	646,359	74,383	720,742	761,695	73,065	834,759
Tn	1,291,521	68,673	1,360,194	1,441,329	91,944	1,533,273	1,698,518	90,314	1,788,832
TEUs	129,152	6,867	136,019	144,133	9,194	153,327	169,852	9,031	178,883
<b>Demanda prevista (Universo captable)</b>									
Totales por sentido	1,649,681	3,105,255	4,754,936	1,841,034	3,984,142	5,825,175	2,169,546	5,635,921	7,805,467
Tn	3,299,363	6,210,510	9,509,873	3,682,067	7,968,283	11,650,351	4,339,092	11,271,841	15,610,934
TEUs	329,936	621,051	950,987	368,207	796,828	1,165,035	433,909	1,127,184	1,561,093
<b>Demanda prevista (Con función de captación)</b>									
Totales por sentido	-	867,062	867,062	-	1,066,075	1,066,075	-	1,508,058	1,508,058
Tn	-	1,734,125	1,734,125	-	2,132,151	2,132,151	-	3,016,116	3,016,116
TEUs	-	173,412	173,411	-	213,215	213,215	-	301,612	301,612
<b>Necesidad Operativa Total</b>									
TEUs	129,152	180,280	309,431	144,133	222,409	366,542	169,852	310,643	480,495
UTIs	86,101	120,187	206,287	96,089	148,273	244,362	113,235	207,095	320,330

Fuente: Estrategia para la Promoción y Desarrollo de las Plataformas Logísticas Intermodales en Euskadi. Gobierno Vasco. (Teirlog 2014)

(\*) Nota: se extrapolan los tasas de crecimiento del PITVI de 2022 a 2025 hasta 2030, para hacer homogéneos sus resultados con los aportados por el estudio sobre "Estrategia para la Promoción y Desarrollo de las Plataformas Logísticas Intermodales en Euskadi" del Gobierno Vasco.

Se utiliza el año 2012 como base, ya que, es el último año disponible de datos para los tráficos internacionales por carretera (Observatorio de los Pirineos).

Previsiones de Crecimiento (Nacional e Internacional)		
Rango de años	Nacional	Internacional
2012-2020	11,60%	28,30%
2012-2030	31,51%	81,50%



## 2. ANÁLISIS EXTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI



## 2.1. Evolución de las tendencias en la logística y el transporte

Se realiza un análisis esquemático de las tendencias actuales, identificando los factores de evolución de la oferta y demanda de transporte de mercancías por carretera.

La realidad empresarial y social característica del sector en España y en Euskadi, con su propia idiosincrasia, constituye uno de los factores de mayor relevancia en la realización de este estudio

#### TENDENCIAS GENERALES EN LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

- ❑ Las **tendencias del desarrollo económico mundial** de los próximos diez años, en el actual contexto de fin de la crisis y recuperación económica se basarán fundamentalmente en:
  - El problema del **cambio climático** y la **reducción del CO<sub>2</sub>** (y otras emisiones) centrarán el desarrollo en un modelo de transporte y energía sostenible.
  - **Fuerte desarrollo de los países emergentes**, los llamados BRIC (Brasil, Rusia, India y China, a los que recientemente se ha unido Sudáfrica más otros países de la OCDE como México y Corea del Sur y otros), que implica ciertos cambios en el transporte internacional con repercusión en el transporte de mercancías por carretera.
  - **El este de Europa y Rusia se convertirán en el eje europeo de comercio y transporte con mayor potencial de crecimiento.**
  - La **progresiva e irreversible implantación de las nuevas tecnologías de comunicación (internet, redes sociales)** provocarán que el trabajo se centre en la individualización, la transparencia, la disponibilidad y la velocidad. Los negocios por internet harán que los clientes demanden la obtención de los productos y servicios disponibles de inmediato.
  - En la logística, los proveedores avanzados de servicios logísticos (3PL), se convertirán además en consultores especializados (4PL) de las empresas cliente, ofreciendo valor añadido en sus servicios complementarios, en un escenario de creciente externalización de servicios de transporte (ya mayoritariamente externalizados) y logística.
- ❑ Existe una **estrecha relación entre desarrollo económico, comercio y transportes**. El comercio entre las regiones, naciones y continentes ha estimulado tradicionalmente el desarrollo económico y **ha impulsado la actividad del transporte, con tasas de crecimiento superiores a las VAB de la economía**, así como las nuevas infraestructuras de transporte que han fomentado el comercio.

#### TENDENCIAS GENERALES EN LOGÍSTICA Y TRANSPORTE (Cont.)

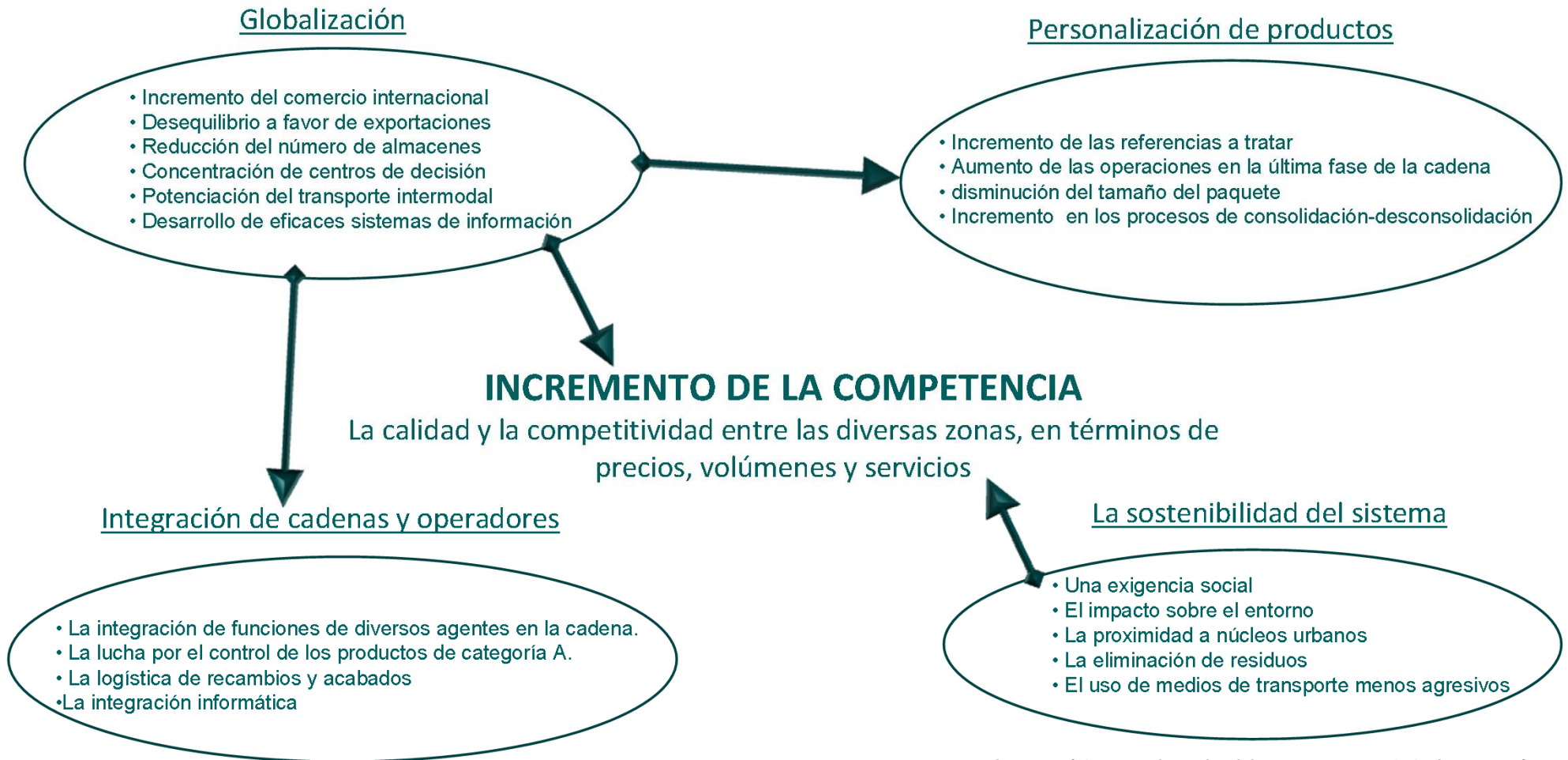
- ❑ La logística y el transporte son, aún más, asuntos prioritarios en el mercado actual. **Los objetivos de las empresas fabricantes se centran ahora más que nunca en la reducción de costes, teniendo el coste logístico una elevada participación en el coste final de los productos en el punto de consumo** (entre un 10% y el 40% del coste total del producto, en función de las características del mismo).
- ❑ La **visión tradicional del transporte se ha modificado por su subordinación a un concepto más amplio como es la cadena logística integral**.
- ❑ El mantenimiento y crecimiento de la competitividad en los mercados europeos y externos (importancia creciente de las relaciones con terceros países) requiere mayores **innovaciones en las cadenas de suministro, que a su vez integra, entre otras funciones, a las cadenas logísticas**.
- ❑ La experiencia en las últimas décadas muestra que la distribución modal de los tráficos de mercancías se **ha decantado por un crecimiento importante de la carretera**, en cierta medida **acompañado por el modo marítimo en el ámbito internacional**, pero con un comportamiento a la **baja del modo ferroviario**, que a través de la promoción de la intermodalidad terrestre se trata de potenciar.
- ❑ En base a lo anterior, existe una **fuerte presión sobre los costes logísticos y del transporte**.
- ❑ Las **principales tendencias** se pueden resumir en:
  - ❑ **GLOBALIZACIÓN Y DESLOCALIZACIÓN**: Deslocalización de la actividad industrial, minimización de los costes de producción e incremento del comercio a nivel global (distancias entre puntos de producción y consumo).
  - ❑ **FLEXIBILIDAD Y AGILIDAD**: Ciclos de vida más cortos de los productos. Individualización y personalización de los productos. Llegar el primero.
  - ❑ **EXTERNALIZACIÓN**: Especialización creciente en general y específicamente en el transporte y la logística. Redes logísticas compartidas (multicliente).
  - ❑ **INNOVACIÓN Y NUEVAS TECNOLOGÍAS**: Necesidad de información continua y fiable. Mayor control de la información por los compradores de servicios logísticos.
  - ❑ **LOGÍSTICA INVERSA**: Minimizar los efectos de la gestión de devoluciones, residuos, ... Nueva normativa en vigor.



#### TENDENCIAS GENERALES EN LOGÍSTICA Y TRANSPORTE (Cont.)

- ❑ **SENSIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL:** Crecimiento de la sensibilidad ambiental: sostenibilidad, eficiencia energética, reducción de emisiones, reducción de la congestión del tráfico y otros aspectos con efectos sobre el transporte y la logística. Promoción de los modos masivos (marítimo y ferroviario) y de la intermodalidad.
- ❑ **INTERMODALIDAD:** Al igual que la sensibilidad medioambiental, las políticas europeas, nacionales y regionales siguen abogando por un mayor uso de la intermodalidad y un reequilibrio modal.
- ❑ **INTEGRACIÓN LOGÍSTICA:** Los procesos de externalización logística, continúan su desarrollo, aunque con ciertas nuevas evoluciones que deberán ser consideradas como el e-commerce.
- ❑ **SEGURIDAD:** Tanto seguridad vial, como mejor gestión de los riesgos por robos.
- ❑ **DESREGULACIÓN Y PRIVATIZACIÓN:** Consolidación de la desregulación de los servicios públicos de transporte de mercancías.
- ❑ **ESTRUCTURA Y PROCESO:** Potenciación de la organización estructural y del proceso organizativo. Orientación de las empresas hacia los procesos complejos de funcionamiento.
- ❑ **COSTES DE IMPLANTACIÓN:** Mayor coste del suelo para usos logísticos asociado a áreas urbanas. Tensiones con los nuevos modelos urbanos. Deslocalización hacia la periferia de usos del suelo para transporte y logística. Necesidad de Plataformas Logísticas en áreas periféricas.
- ❑ **TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN:** Íntimamente ligados a los conceptos anteriores, siguen siendo políticas transversales tanto de la UE como de los Estados y Regiones, y resultan instrumentos imprescindibles para la competitividad empresarial.

La progresiva e irreversible globalización y apertura de los mercados de la economía mundial aceleran los intercambios comerciales y multiplican los flujos de transporte, pero introducen al mismo tiempo factores de inestabilidad de forma que las carencias o barreras existentes en infraestructuras y servicios de transporte y logística penaliza la competitividad de las empresas



Fuente: Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España.  
 Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

A la hora de determinar orientaciones estratégicas hay que considerar los desafíos a los que se enfrenta el sector

- Los **principales desafíos** a los que se enfrenta actualmente una cadena de suministro son:
  - **CONTENCIÓN DE COSTES**
    - ❖ La contención de costes (en su contexto de fiabilidad) como la mayor responsabilidad de los responsables de las cadenas de suministro.
    - ❖ Flexibilidad (estructuras de costes variables), y agilidad (respuesta rápida a los cambios del mercado) e innovación (procesos de mejora continua).
  - **VISIBILIDAD DE LA CADENA DE SUMINISTRO**
    - ❖ Las empresas usuarias exigen de una visibilidad completa de lo que ocurre en su cadena de suministro: incremento de la trazabilidad y sistemas de información.
    - ❖ La cadena de suministro “inteligente” requerirá mayor conectividad, colaboración e integración de procesos entre la red de “partners” para mejorar la visibilidad (sistemas de información integrales).
  - **GESTIÓN DEL RIESGO**
    - ❖ La gestión del riesgo (seguridad de procesos, personas y medios técnicos) se consolida como una preocupación importante.
    - ❖ Las empresas líderes consideran los riesgos en la planificación de la cadena de suministro, empleando tecnologías que los monitorizan continuamente. Exige niveles similares de planificación y respuesta a los operadores de transporte y logística.
  - **CLIENTES MÁS EXIGENTES**
    - ❖ Aumento del nivel de interlocución y *partenariado* entre clientes y proveedores logísticos.
    - ❖ Es necesario intensificar ese proceso de *partenariado* de a lo largo de todo el ciclo de vida del producto.
  - **GLOBALIZACIÓN**
    - ❖ La crisis económica y la globalización empujan a las empresas a comprar productos y buscar la localización industrial en países de bajo coste.
    - ❖ Las cadenas de suministro deberán ser más eficientes para alcanzar mayores objetivos de reducción de costes.

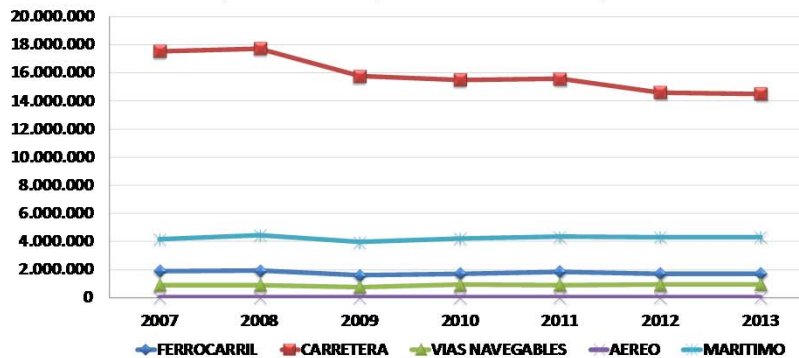
## Evolución reciente de los diversos modos de transporte en la UE y en España: descenso más acusado en España que en la UE en el transporte de mercancías por carretera, según los datos de Eurostat

- En la evolución del transporte por modos de transporte en la Unión Europea (UE-27) en el periodo 1995-2012 y en la evolución de la demanda de transporte terrestre de mercancías en España entre 2007 y 2013, se observan claramente **las tendencias tan dispares que han seguido los modos carretera y marítimo frente al ferrocarril.**
- El descenso de tráfico por carretera en España ha sido mucho más acusado que en los otros modos. En España, desde su máximo en 2007, el tráfico de mercancías por carretera se ha reducido en un 53% en 2013, frente al 18% de los tráfico de la UE respecto de su máximo en 2007.
- A la vista de la evolución de los tráfico de mercancías en España en los últimos años, se deduce que, que la carretera es el modo de transporte que más se ha adaptado a la caída de la demanda.
- A su vez, llama la atención que el transporte marítimo no muestre un comportamiento parejo a la carretera en España. Ha mantenido su volumen de demanda a lo largo del periodo 2007-2013.

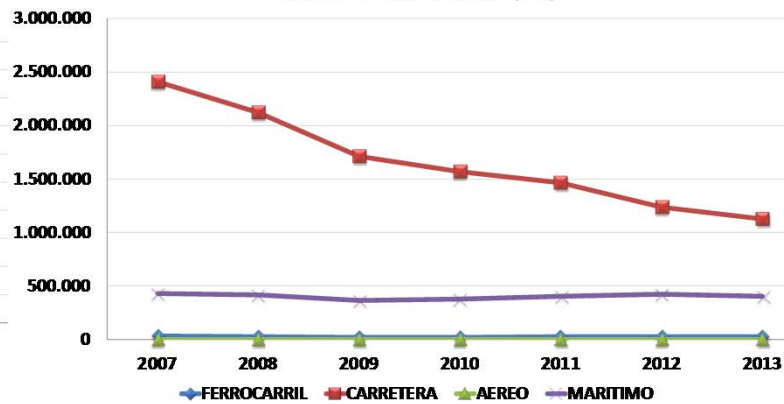
**EU-28 Performance by Mode for Freight Transport - 1995-2012**



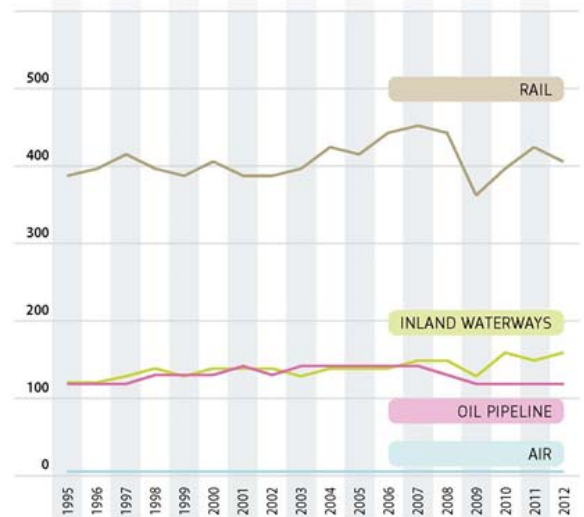
**EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MODOS EN LA UE DE 2007 A 2013 - (m t)**  
(Suma de tráfico por territorios nacionales)



**EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR MODOS EN ESPAÑA DE 2007 A 2013 - (m t)**



Fuente: Eurostat. Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA

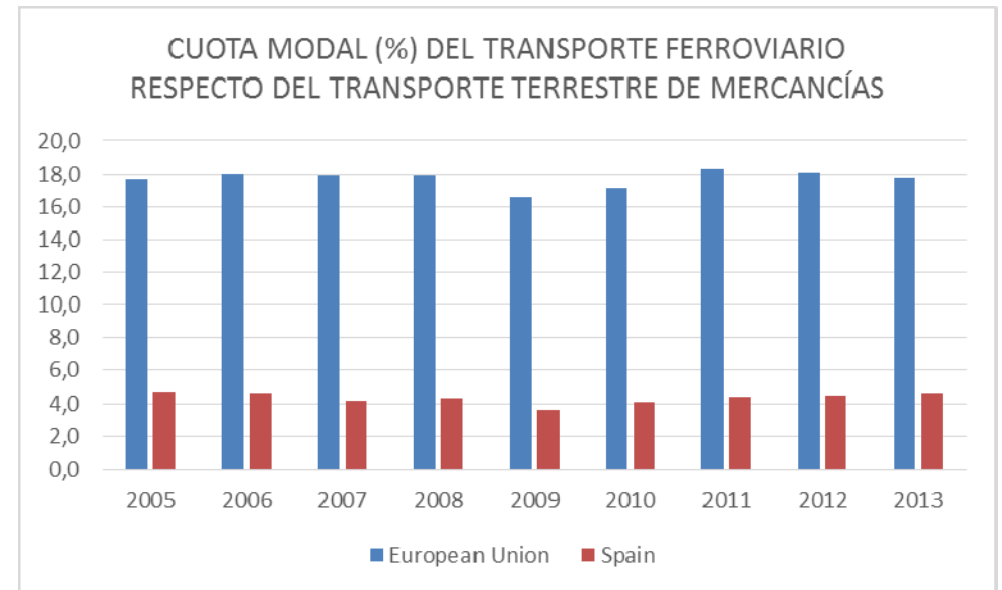
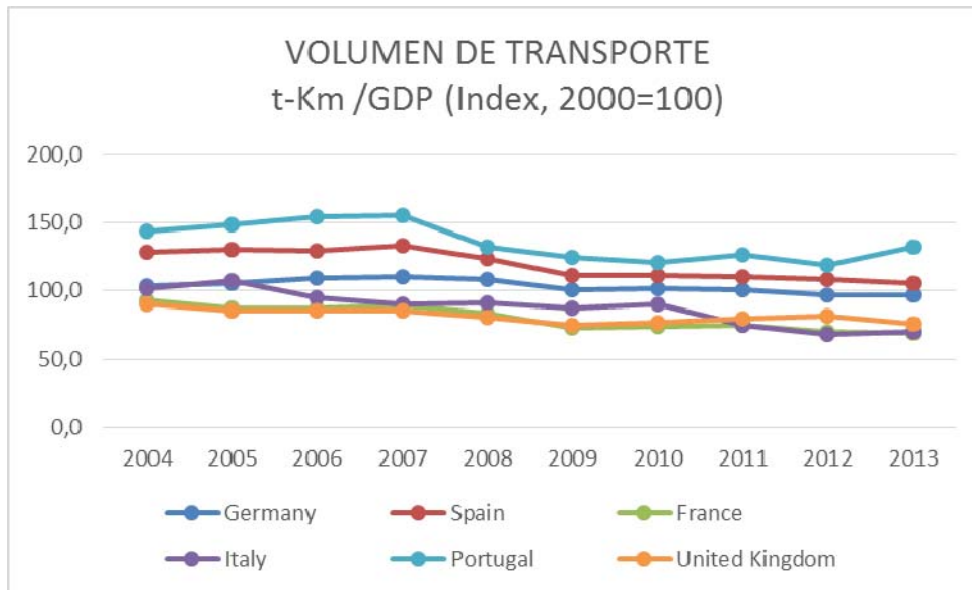


Fuente: Eurostat

## El transporte intermodal se encuentra poco desarrollado en España, a diferencia de la media de países de la Unión Europea

- El **transporte intermodal se encuentra poco desarrollado en España**. El ferrocarril cuenta con una **cuota modal del 4,6% en 2013** respecto del total del transporte terrestre interurbano de mercancías frente, al 17,8% de media en la UE, mostrando una **nula tendencia a la convergencia con la UE**.
- Así mismo, la **evolución del transporte de mercancías en España respecto de la evolución económica** (medido en t-km respecto del GDP(\*) – PIB), muestra una tendencia a una menor elasticidad, desde los máximos alcanzados en 2007, convergiendo con países como Alemania, frente a países como Portugal con elasticidades muy altas o Francia y Reino Unido **con valores muy bajos**.

Nota (\*): GDP (Gross Domestic Product) acrónimo inglés equivalente a PIB (Producto Interior Bruto).



Fuente: Eurostat. Elaboración: TEIRLOG INGENIERÍA



## 2.2. Evolución experimentada y prospectiva sectorial

Se realiza un análisis esquemático de la evolución reciente del sector (impacto de la actual crisis económica en la oferta, en la demanda y en los costes y precios) y se esboza una prospectiva del sector y mercado de transporte de mercancías por carretera en Euskadi (recuperación económica, ampliación de la Unión Europea, nueva normativa socio-laboral, creciente apoyo a los transportes en modos de mayor capacidad (ferroviario y marítimo), intermodalidad, nuevos sistemas de comercialización (*tenders*, agrupaciones de empresas...), cambios en la estructura empresarial, restricciones en transporte por carretera... ).

En términos generales, el sector del transporte de mercancías por carretera ha mostrado un comportamiento muy particular frente a la crisis económica: frente a una gran caída de los tráficós, pérdida de empleo, desaparición de empresas y disminución del parque de vehículos, con tasas de decrecimiento muy superiores a las del VAB, el peso del transporte en la economía no solo no ha empeorado, sino que se ha incrementado en los últimos años (2010-2013).

#### ❑ CAIDA DE LA DEMANDA:

- Durante el reciente periodo de crisis económica, la demanda de **transporte de mercancías por carretera e Euskadi se ha reducido en un 27%** respecto de los tráficós de 2008, con 30 millones menos de toneladas, pasando de 109 M t a 79 M t. La **caída** en la tasa de crecimiento anual compuesto en los **tráficós intrarregionales** ha sido **superior** a la de los **tráficós interregionales**, un -8% frente a un -5,7%.
- La **caída de los tráficós internacionales** de mercancías por carretera con O/D en Euskadi ha sido **porcentualmente menor** que la caída de los tráficós globales (del orden del 50% inferior).
- No obstante, los **últimos datos registrados** durante 2014 y el primer trimestre de 2015, reflejan una **recuperación de la demanda a niveles de 2011**.

#### ❑ REDUCCIÓN DE LA OFERTA:

- El **parque de vehículos autorizados** para el transporte de mercancías (tanto de servicio público como privado) **se ha reducido** en un 27,37% respecto del parque de 2008, con una pérdida de 5.418 vehículos.
  - ❖ El parque de **vehículos autorizados** para el servicio de **transporte público de mercancías se ha reducido en un 20,24%**, entre 2008 y 2015, con una pérdida de 3.663 vehículos.
- El **número de empresas con vehículos autorizados** (tanto de servicio público como privado) **ha caído** un 15,1% respecto de 2008, desapareciendo 1.594 empresas. No obstante hay que destacar el incremento de un 48% en el número de cooperativas en el País Vasco en este periodo.
  - ❖ El número de **empresas con vehículos autorizados** para el servicio de **transporte público de mercancías se ha reducido en un 15.54%** entre 2008 y 2015, con la desaparición de 1.158 empresas.
- A su vez, el **tamaño de las empresas también se ha reducido**, pasando de 2,71 vehículos pesados autorizados para transporte público por empresa en 2010 a 2,60 en 2015.

### EVOLUCIÓN DE COSTES Y PRECIOS:

- Los costes directos del transporte experimentaron un fuerte incremento en los años previos a la crisis y hasta el primer semestre de 2008, para luego sufrir una caída del 15% en el segundo semestre de 2008.
- Desde 2009 y hasta 2013 los costes volvieron a incrementarse, superando ligeramente los valores máximos previos a la crisis, estancándose con tendencia a la baja entre 2013 y primer semestre de 2014.
- En el segundo semestre de 2014, se ha producido un fuerte descenso de precios que se ha extendido al primer trimestre de 2015.
- **La variación del precio del gasóleo es la principal causa de las variaciones de los costes, con evolución similar a la de los costes directos.**
- Pese al reciente descenso de los costes del combustible, la escalada de su precio en los últimos años y el esperado remonte del mismo a corto/medio plazo, repercutirá directamente sobre los costes del transporte por carretera.
- **La principal dificultad para los transportistas es repercutir estas subidas de costes al cliente,** cuando se producen.
- En países como España, la crisis está produciendo un creciente envejecimiento de las flotas de transporte, con sobrecostes de mantenimiento y reparaciones.
- Respecto a los **costes logísticos**, los costes del transporte y la distribución suponen entre el 22,4 % y el 49,1% del total del coste logístico y entre el 2% y el 20% del precio final de un producto en el punto de consumo. Estos ratios muestran la **fuerte presión sobre los precios del transporte para rebajar los costes logísticos y aumentar la competitividad de las empresas y productos.**

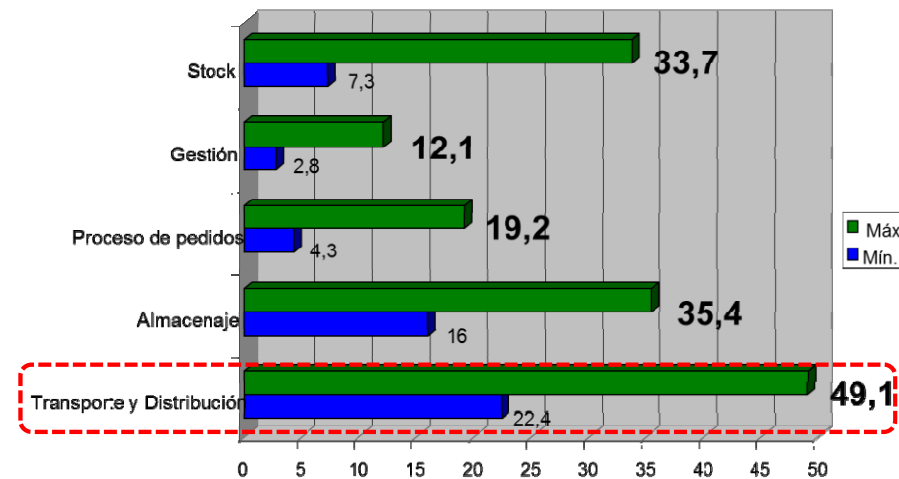
**EVOLUCIÓN COSTES DIRECTOS 2000 - 2015**  
(Vehículo articulado – Carga General)



**EVOLUCIÓN MENSUAL COSTE DEL GASOLEO DE AUTOMOCION 2000 - 2015**



**HORQUILLAS DE COSTES LOGÍSTICOS**



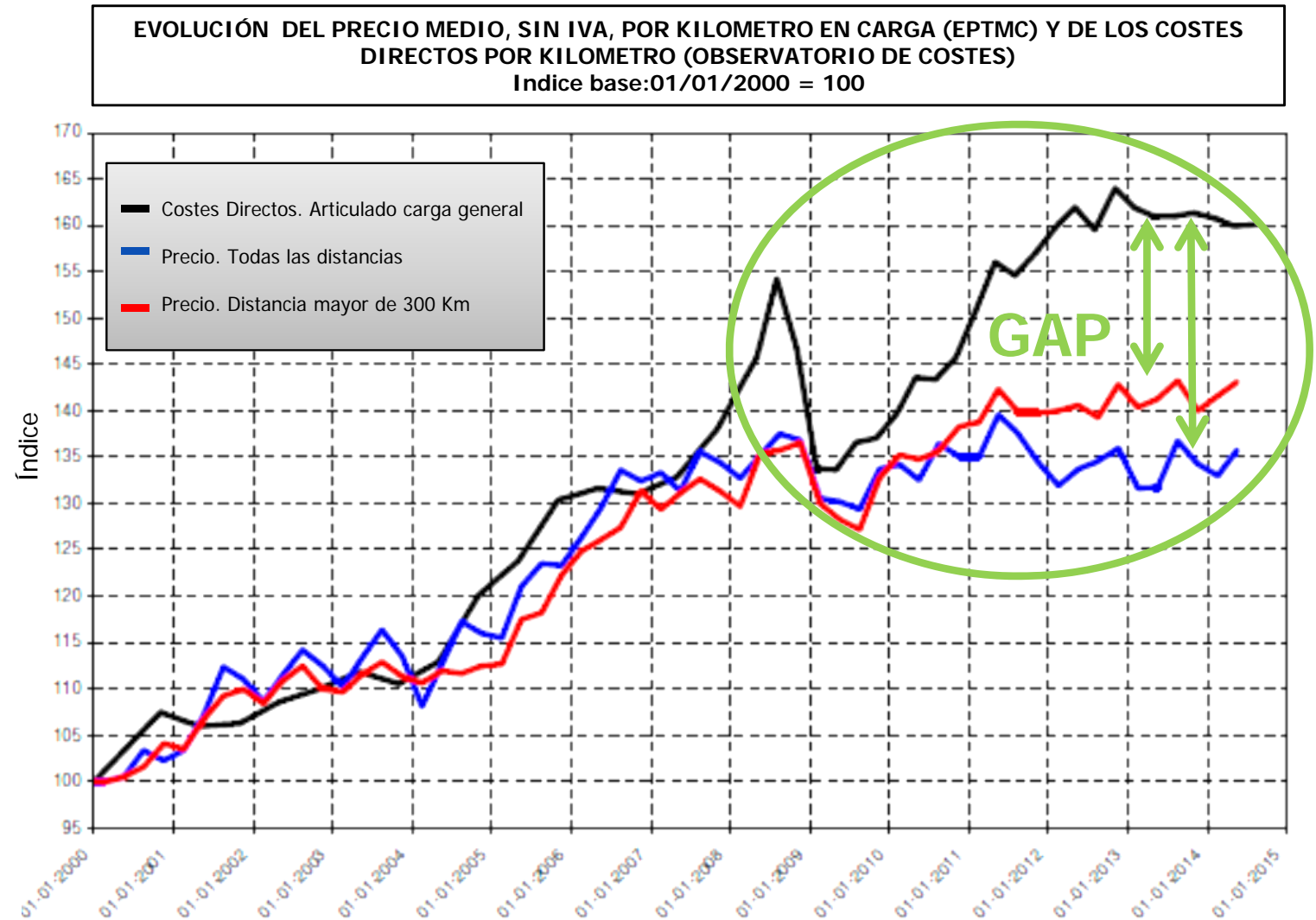
Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera y Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera del Ministerio de Fomento (Enero 2015)



#### EVOLUCIÓN COSTES / PRECIOS TRANSPORTE MERCANCÍAS POR CARRETERA

#### EVOLUCIÓN COMPARATIVA DE PRECIOS Y COSTES:

Como se puede comprobar en el gráfico adjunto, se está produciendo desde 2007, acentuándose en los últimos años, un crecimiento de los costes que no es acompañado por los crecimientos de los precios, lo que posiblemente genere una grave situación económica entre los transportistas por carretera.



Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera y Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera del Ministerio de Fomento (Enero 2015)

Junto con la crisis, la reciente ampliación de la UE (incorporación de Rumanía y Bulgaria) también ha contribuido a la reestructuración de la oferta en el sector. *Dumping* entre países

- ❑ La **incorporación de países como Rumania y Bulgaria** a la Unión Europea, ha supuesto la incorporación al sector del transporte de mercancías por carretera de **“nuevos entrantes” en cantidades ilimitadas, con costes y precios más bajos**, que han afectado no solo al transporte internacional, sino también al nacional (no limitándose exclusivamente a los servicios de cabotaje), al poder acceder los conductores de estas nacionalidades al mercado laboral español.
- ❑ Las dificultades derivadas del concepto de dumping entre países, han provocado un enfrentamiento entre los países del Oeste de la UE y los nuevos países del Este incorporados a la UE, por las enormes diferencias de costes salariales de los conductores.

Se mantienen, en líneas generales, las condiciones socio laborales en el sector, aunque con novedades

- ❑ La **normativa europea sobre las condiciones laborales de los conductores pone límites estrictos a la productividad del vehículo de transporte**: normativa de conducción y descanso (cómputos de jornadas bisemanales que reducen los tiempos de conducción efectiva), implantación del tacógrafo digital, normativa laboral sobre los tiempos de carga /descarga, afectando a los plazos y a los costes (normativa sobre Jornada de Trabajo).

Concepto	Valor
Pausa	45 minutos cada 4,5 horas de conducción
Parada	9 horas cada 9 horas de conducción
Máximo tiempo de conducción en 1 semana	56 horas
Máximo tiempo de conducción en 2 semanas	90 horas

- ❑ Progresiva implantación de normativas proteccionistas adoptadas por algunos países miembros como Alemania, con la reciente **obligatoriedad de adoptar el salario mínimo alemán para todos aquellos que realicen operaciones de carga y descarga en este país o que transiten por el país**, podría hacer inviable el tránsito por Alemania de transportistas de países como Bulgaria, Rumanía o Polonia, entre otros.
- ❑ Otras normativas nacionales como la reciente **prohibición en Francia de dormir a bordo del vehículo**, en los descansos largos (45 min) suponen costes añadidos para el transporte por carretera.

#### Incremento del transporte en los modos de mayor capacidad. Intermodalidad

- En los últimos años, la **evolución del transporte intermodal de mercancías** (acompañado, no acompañado y total), ha mostrado en la UE una **tendencia sostenida de transferencia de cargas de la carretera al ferrocarril** y al modo marítimo para el periodo 1990 - 2011, decreciendo en 2012 y recuperándose ligeramente en 2013, con 40,7 billones de tKm frente al máximo de 46,7 alcanzado en 2007 según datos proporcionados por la UIRR. Por técnicas se destaca el transporte de *swap body* (cajas móviles) y containers con el 77% de los envíos.
- De la evolución de estos tráficos se detecta **una evolución del mercado en función de la distancia de los servicios prestados**, con una pérdida de cuota de mercado para los servicios prestados en bandas de distancias inferiores a los 600 Km, con un 80% de las tKm para tráficos internacionales. (Datos UIRR).

COMBINED TRANSPORT								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	%12-13
<b>Number of consignments</b>	2.952.543	2.994.625	2.818.349	3.030.865	3.075.808	2.529.264	2.626.293	3,84%
Swap bodies and containers	2.341.690	2.318.990	2.182.569	2.281.746	2.330.918	2.067.488	2.114.347	2,27%
(Craneable) Semi-trailers	220.970	246.690	219.800	300.867	318.567	333.597	375.432	12,54%
Complete trucks (RoLa)	389.883	428.945	415.980	448.252	426.323	128.179*	136.514	6,50%
<b>Total billion tkm</b>	46,07	45,97	38,90	42,37	42,58	39,08	40,74	4,25%
< 300 km	3%	3%	4%	5%	7%	3%	2%	↓
300 km - 600 km	15%	17%	16%	16%	12%	12%	21%	↑
600 km - 900 km	41%	35%	36%	42%	44%	47%	39%	↓
> 900 km	41%	45%	44%	37%	37%	38%	38%	↔

\* Data without Ökombi - Hungarokombi (RoLa operators)

Fuente: UIRR

#### Sucesivo incremento de la fiscalidad sobre el transporte por carretera

- La fiscalidad sobre el **combustible** en España, la **nueva fiscalidad europea** en el transporte de mercancías por carretera como la **Euroviñeta**, la **ecotasa** (figuras similares con nombres diferentes) o la aplicación de **tasas y peajes** en los países por el uso de infraestructuras viarias repercuten en el aumento de los costes del transporte por carretera. Algunos países europeos ya aplican la ecotasa (Alemania, Austria, Suiza...). Dinamarca y los países del Benelux aplican ya la Euroviñeta. En Francia se espera que la Euroviñeta entre en funcionamiento en 2015 (tras haberse suprimido 2 veces provisionalmente) y en España la Euroviñeta, o similar, podría también implantarse. Este factor puede suponer en torno al **10% de los costes de explotación de un camión, penalizando los vehículos de mayor antigüedad** (pues se aplica en función de las características de su motor, cualificación "Euro i") y será muy difícil transmitírselo al cliente en la actual coyuntura (sobrecapacidad de oferta). A esto habría que añadir la subida de costes en España derivada de la reciente propuesta de obligación (de momento voluntaria) a los transportistas a circular por autovías de peaje (aún aplicándose peajes reducidos).

#### Lenta pero progresiva implantación de limitaciones al tráfico

- ❑ **Lenta implantación de normativas sectoriales para la limitación de tráficos** similares a las europeas y que hacen pensar en la ampliación y extensión geográfica de las mismas.

#### Factores derivados de las políticas sectoriales sobre transportes. Impulso de modos de transporte alternativos a la carretera

- ❑ La **elevada congestión en diversos puntos europeos**, especialmente en los pasos fronterizos, en cierta medida es el caso de Irún - Hendaya, repercute en sobrecostes económicos y penaliza los tiempos de recorrido. De mantenerse la tendencia al aumento de los flujos por carretera de la última década en los próximos años, la congestión será un importante cuello de botella en el transporte europeo de mercancías.
- ❑ El uso del transporte por carretera de forma mayoritaria en Europa tiene asimismo **costes medioambientales, superiores por tonelada transportada respecto de los dos modos masivos (marítimo y ferroviario)**, derivados de las emisiones contaminantes por parte de los vehículos (aunque se han ido reduciendo muy significativamente en los últimos años, mediante la última generación de motores y combustibles), lo que puede derivarse en aumento de las ecotasas, penalizando a los vehículos más contaminantes (y por tanto a los transportistas menos saneados)
- ❑ En línea con lo anterior, la **promoción de otros modos de transporte frente a la carretera** (fiscalmente, con ayudas económicas directas e indirectas) por parte de las políticas europeas de transporte y las distintas políticas nacionales como la RTE, antiguo Programa Marco Polo, CEF, Horizon 2020, etc. pretenden reducir los costes externos y eliminar la congestión, y con este fin, restringir el transporte por carretera, generando nuevas oportunidades al transporte marítimo de corta distancia (TMCD).
- ❑ Muchos países y ciudades, en sus **políticas, para reducir los costes externos ambientales** penalizan a los vehículos más antiguos y contaminantes; así, por ejemplo, el Puerto de Rotterdam sólo permite la circulación de vehículos Euro V y Euro VI; siendo esta una tendencia clara del futuro del transporte en las ciudades y los puertos.
- ❑ Otro aspecto son las compañías flotistas y los grandes operadores de transporte que subcontratan todos su transporte y priman el uso de la intermodalidad ferroviaria y marítima. Es una dinámica creciente, perfectamente internalizada por esos grandes operadores de carretera, y fuertemente apoyada por la política comunitaria de transporte.

#### Seguridad

- ❑ Preocupación por la **creciente inseguridad** en los lugares de aparcamiento de los vehículos durante sus viajes, con **robos de combustible**, de la carga e incluso de los vehículos.

#### Nuevos sistemas de comercialización de servicios logísticos y de transporte: convocatorias por *tenders*, ventas por internet...

- ❑ La Identificación de **nuevas fórmulas de comercialización**, por lo general, basadas en nuevas tecnologías y la interconexión entre los clientes y las empresas transportistas.

- **Tenders realizados directamente con clientes** (en general medios y grandes, e incluso por los grandes operadores), cada día de mayor impacto comercial, realizados sobre plataforma electrónicas especializadas, que **implica una capacidad comercial y operativa que no está al alcance de la mayoría de los transportistas**, sino tan solo de los de tamaño medio y grande, y de las “sociedades de comercialización” del transporte, en general sin flota alguna en propiedad, que tras adjudicarse dichos *tenders*, subcontratan la totalidad o la mayoría de los servicios adjudicados a pequeños transportistas.

- **Bolsas de cargas. Sistemas telemáticos donde se ofrecen cargas y camiones vacíos por los distintos agentes implicados** (cargadores, intermediarios, grandes comercializadoras, agencias y transportistas), de manera que se cubren necesidades punta tanto desde el lado de la oferta como de la demanda.

Tienen **aspectos positivos** por **suplir la pequeña capacidad comercial de los pequeños transportistas**, y **aspectos negativos** centrados en la falta de transparencia y la sistemática de **degradación de precios**, derivados de su aplicación.

Existen **bolsas de carga muy fiables**, que filtran a los agentes intervinientes, y **otras no muy fiables**, que generan a menudo dinámicas de morosidad e impagos.

Los factores que inciden en el precio del transporte de mercancías por carretera, son múltiples, aunque se pueden agrupar en dos grandes bloques: los relacionados con los costes de explotación y los relacionados con el mercado

- ❑ Los factores mas relevantes que inciden en la formación del precio del transporte público de mercancías por carretera, son múltiples y adicionalmente su incidencia tiene un peso diferente según el factor que se considere. Para hacer un breve análisis sobre cada uno de ellos, se han agrupado en dos bloques diferenciados:
  1. Factores relacionados con los costes de explotación
  2. Factores relacionados con el mercado (oferta y demanda)
- 1. FACTORES RELACIONADOS CON LOS COSTES Y LAS CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN
  - Se incluyen en este bloque aquellos factores cuya **incidencia** en la formación del precio del **transporte proviene directamente de su influencia en los costes de explotación** del vehículo de transporte de mercancías.
  - Al analizar los **costes directos** de explotación de los vehículos de transporte de mercancías por carretera, es decir, **aquellos en que incurre el vehículo directamente por su explotación**, se realiza la primera segmentación conceptual que se subdivide en dos elementos:
    - Los **costes fijos** son los que se producen **independientemente de la actividad efectuada por los vehículos**. Son costes “temporales”, es decir, en función del tiempo.
    - Los **costes variables** son los que **varían proporcionalmente a la actividad de los vehículos**. Se denominan también costes “kilométricos”, es decir, directamente proporcionales a la distancia recorrida por el vehículo.
  - Además de los costes, existen otros factores vinculados que influyen en el coste real de explotación del transporte, y por tanto, en la fijación del precio. Se consideran los siguientes:
    - a) Las bandas de distancia del transporte
    - b) La calidad de la infraestructura viaria
    - c) Las restricciones al tráfico viario
    - d) La dimensión de la empresa de transporte
    - e) El nivel de formación del sector

La capacidad comercial de la empresa de transporte es uno de los factores de mayor importancia e influencia sobre el sistema de precios de la misma

#### 2. FACTORES RELACIONADOS CON EL MERCADO (OFERTA Y DEMANDA)

- Se incluyen en este bloque aquellos factores cuya incidencia en la formación del precio del transporte provienen no de su incidencia en los costes de explotación del vehículo de transporte de mercancías, sino en la **necesidad de la empresa de transportarse a las condiciones de mercado** para ofrecer sus servicios.
- Se consideran los siguientes factores:
  - El desequilibrio de flujos por sentido
  - Capacidad comercial de la empresa de transporte
  - Volumen de tráfico en la relación
  - Estacionalidad
  - Tipo de mercancía. Niveles de exigencia del cliente
  - Competencia con otros modos de transporte
  - Desequilibrios entre la oferta y la demanda de transporte
  - Factores relacionados con la tipología de vehículos empleada



# 3. DIAGNÓSTICO ESQUEMÁTICO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI





## 3.1. Fortalezas y debilidades del transporte de mercancías por carretera en EUSKADI

Se realiza un análisis estratégico interno del sector del transporte de mercancías por carretera en Euskadi identificando aquellas fortalezas y debilidades que condicionan su posicionamiento competitivo actual.

#### ANÁLISIS INTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

##### FORTALEZAS

###### DEMANDA

- Euskadi disfruta de una posición estratégica en el Arco Atlántico (Corredor nº 4) respecto al eje central europeo que discurre por la costa atlántica (el de mayor concentración de población y actividad económica), considerado uno de los TEN-T Core Network Corridor.
- Tráficos con O/D Euskadi muy elevados en el contexto español respecto al resto de tráficos con O/D en el resto de España, con un importante volumen de tráficos de tránsito de Portugal y España hacia el resto de Europa (46% del los tráficos transpirenaicos entre la Península Ibérica y Europa por carretera).
- Impacto de la crisis en la movilidad de mercancías en Euskadi es menor que en España:
  - Menor descenso de la demanda de transporte por carretera que en el resto de España en el periodo 2009 – 2013 (un 30,58% frente a un 34,28%).
  - Menor descenso de la demanda de transporte interior en Euskadi que el resto de España (un -7% frente a un -10% en el periodo 2009-2013).
- El balance de los tráficos interregionales de Euskadi se ha mantenido favorable a las mercancías expedidas frente a las recibidas con un 51% frente a un 49% en 2013. Efecto positivo en el nivel de precios.
- Mayor fortaleza del sector en Euskadi que en el resto de España en el periodo 2009-2013, con una menor desaparición de empresas (un 13% frente a un 20%) y menor disminución del parque de vehículos autorizados (un 20% frente a un 23%).
- Reducido impacto de la contracción del sector del transporte en el conjunto de la economía comparado con la elevada pérdida de tráficos. (Pérdida de un 4,9% en España de su VAB frente a la contracción del 2,7% del VAB de Euskadi en el periodo 2008 – 2013).

##### DEBILIDADES

###### DEMANDA

- La caída de la demanda ha sido más rápida e intensa que la de la oferta, y aún mas que la reducción del VAB sectorial, lo que previsiblemente implica una fuerte disminución en los servicios y precios del transporte, y empeoramiento de la situación económica y financiera de las empresas del sector.
- El menor impacto de la contracción del sector en la economía refleja el poco valor añadido generado por el transporte de mercancías por carretera y sus actividades asociadas.
- La disminución de la demanda genera un escenario de sobrecapacidad de oferta (considerando tanto empresas con vehículos autorizados como el resto empresas dedicadas a actividades auxiliares al transporte) y su posterior contracción, con pérdida del 27,7% del empleo, y un 41,2% del total de empresas (código CNAE 494) en el periodo 2008-2014. A su vez, se ha producido un descenso del 17,1% en las empresas con vehículos autorizados (tanto de servicio público como privado) y un 22,0 % de los vehículos autorizados en el periodo 2008-2015.
- Gran concentración del comercio exterior por carretera de Euskadi en tres países (Francia, Alemania e Italia) con un 90% de las importaciones y un 84% de las exportaciones. Dependencia de la actividad en estos países, aunque son las economías continentales de mayor peso de la UE.

# 3. DIAGNÓSTICO ESQUEMÁTICO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

## 3.1. FORTALEZAS Y DEBILIDADES DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

### ANÁLISIS INTERNO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN EUSKADI

#### FORTALEZAS

##### OFERTA

- El modo carretera es el que mejor ha sabido adaptarse a los cambios exigidos por el mercado, derivados de la globalización y europeización de la economía, y de la crisis económica, lo que lleva a un continua reorganización (flexibilidad) de la oferta del sector adaptándose a las distintas coyunturas e incrementado, incluso, su cuota modal respecto de los transporte terrestres.
- Mayor cuota de mercado del sector en Euskadi respecto del peso de su parque de vehículos autorizados en el conjunto de España: con un 4,1%-4,3% de las autorizaciones de transporte entre los años 2008 y 2015, Euskadi capta entre un 6,5% y el 6,7% de la demanda interior de transporte de mercancías (en toneladas) de España.
- Elevado volumen de tráfico de importación y exportación por carretera actualmente, con un elevado nivel de equilibrio en ambos sentidos, que repercute positivamente en los precios.
- En Euskadi están el 10,8% de las grandes empresas (de 200 o más empleados) y el 6,9% de las medianas (de 50 a 200 empleados) del transporte del conjunto de España, a pesar de que el País Vasco representa el 6,5% de las empresas de España (CNAE 494) en este sector.
- Implantación en Euskadi de grandes operadores logísticos y de transporte de mercancías de ámbito nacional e internacional, con significativa relevancia empresarial.
- Diferencias en la tributación de las empresas con sede en Euskadi. Competencias en materia fiscal propias de cada territorio histórico.
- Fin de las ventajas fiscales del régimen de módulos (IVA, IRPF) tras su fuerte restricción en Euskadi, y próxima limitación en el resto de España, eliminándose una de las principales distorsiones a la competencia.
- Inexistencia del IVMDH (“céntimo sanitario”) en Euskadi.

#### DEBILIDADES

##### OFERTA

- Elevada atomización empresarial. Tamaño medio de las empresas más reducido que en el resto de España (2,54 vehículos pesados autorizados por empresa en 2015, frente a los 3,42 en España).
- Disminución progresiva, aunque pequeña, de la dimensión media de las empresas (2,54 vehículos pesados autorizados por empresa en 2015, frente a los 2,71 en 2010).
- Nivel organizacional ligeramente menos estructurado de las empresas respecto al total de España: El 67,7% de las empresas en Euskadi operan bajo la fórmula de persona física, porcentaje superior al del conjunto de España (66,4%).
- Costes de personal más elevados respecto a la media nacional y entre los propios territorios históricos, que provoca un coste medio superior (convenios colectivos con mayores costes salariales medios) de explotación de los vehículos.
- Los costes de explotación con flota propia son superiores a los precios del mercado. Posible impacto derivado hacia el aumento del nivel de subcontratación.
- Nivel de formación bajo en los distintos niveles de las empresas, derivado principalmente de su escasa dimensión y de su precaria situación económica.
- Dificultad importante para lograr reducciones de los costes de explotación por “cartelización” de un elevado porcentaje de los mismos (vehículos, personal, combustible...). Rigidez de costes elevada.
- La nueva normativa de conducción y descanso, así como de jornadas de trabajo, han limitado los recorridos, y limitan la productividad de los camiones, impidiendo la posibilidad de reducción de los costes fijos unitarios de explotación. (Situación similar en la UE).
- Restricciones a la circulación diferenciales con el resto del Estado (fines de semana).
- Eliminación de los “módulos” en Euskadi a un ritmo diferente al del resto del Estado, que provoca una disminución de la competencia entre los implicados de ambos territorios, aunque paliada por las medidas fiscales transitorias adoptadas.
- Los mayores costes de explotación derivados de la desaparición de los módulos, eliminan una de las fórmulas de competencia en costes con los transportistas de otros países, con menores costes, especialmente en transporte internacional.



## 3.2. Factores clave del sector y partes relacionadas

Se identifican los factores clave de competitividad del sector del transporte de mercancía por carretera en Euskadi.

Los factores clave que del sector del transporte de mercancías por carretera, y otras partes relacionadas, básicamente cargadores, y operadores intermediarios, han sido adelantados en apartados anteriores.

#### FACTORES CLAVE DEL SECTOR TRANSPORTES DE MERCANCIAS POR CARETERA

- Se incluyen aquellos **factores que se deducen de los apartados anteriores**, básicamente del análisis interno (oferta, demanda), y, adicionalmente, de las referencias realizadas con otras partes intervinientes en esta actividad, de las cuales cabe destacar a los cargadores (directos, como son los fabricantes, o la distribución comercial), u operadores diversos, en muchas ocasiones intermediarios entre los que cabe citar a los operadores logísticos, de carga fraccionada, agentes de las comunidades portuarias (consignatarios, navieros...), transitorios y otros. Se hace alguna referencia a las lecturas derivadas de las políticas de transporte de las Administraciones competentes.
- Dada la orientación de este trabajo, que alcanza hasta el diagnóstico, y muy basado en los análisis internos, aunque se hagan referencias a las tendencias de la actividad, y de su entorno, se divide este apartado entre **factores clave intrínsecos** al sector, y **otros externos al mismo**, poniéndose **especial énfasis en los primeros** por las razones expuestas.
- Entre los **factores internos o intrínsecos** del sector, pueden destacarse los siguientes:
  - Oferta estructuralmente superior a la demanda (servicio no almacenable que se dimensiona para las puntas de demanda)
  - Los ajustes de la oferta a las variaciones de la demanda, en especial en la caída brusca de demanda, tienen un significativo decalaje en el tiempo, que genera una fuerte degradación de precios del conjunto del sector, y de empeoramiento de calidad en el mismo
  - Sector totalmente liberalizado en su crecimiento, con muy escasas barreras de entrada (nuevos entrantes), incluso con tendencia a su simplificación (capacidad mínima de flota para entrar en el sector)
  - Enorme competencia interna: miles de empresas ofertantes en Euskadi, decenas de miles de empresas ofertantes en España, y cientos de miles, en la UE
  - Alto grado de atomización empresarial, y, con tendencia de tamaño medio empresarial decreciente
  - Limitado nivel del grado medio de formación empresarial
  - Grandes rigideces a los aumentos de productividad que posibiliten la reducción de costes fijos (y en consecuencia totales) unitarios

Los factores clave del sector presentan aspectos tanto de carácter negativo, como de carácter positivo, para la propia pervivencia y competitividad de sus integrantes

#### FACTORES CLAVE DEL SECTOR TRANSPORTES DE MERCANCIAS POR CARETERA (Cont.)

- Elevadas rigideces en un porcentaje muy elevado (superior al 70-75%) de sus costes de explotación, por cartelización de los proveedores correspondientes (combustible, convenios laborales, en menor medida camiones, seguros...)
- Sector con significativa intervención (previsiblemente creciente), en sus condiciones de prestación del servicio (horarios de conducción y descanso, jornadas de trabajo, restricciones de circulación...)
- Grandes disfunciones de competencia interna en determinados ámbitos geográficos (convenios provinciales diferentes en España, costes diferentes entre transportistas de diversos países de la UE, en especial de los últimos entrantes, del Este, otras distorsiones existentes)
- Dificultades de acceso a la financiación bancaria, dada la atomización empresarial, la debilidad de las estructuras financieras de las empresas, y las fuertes restricciones (en especial los últimos años) de la financiación bancaria.
- En ciertos nichos del mercado, competencia de otros modos (más que colaboración intermodal), en especial el ferrocarril, a veces en condiciones que pueden definirse como dumping
- Gran capacidad de adaptación del sector a las características de la oferta, cuantitativas (evolución de la demanda), y cualitativas (exigencias del servicio, precios...): flexibilidad significativa
- Niveles de calidad en la prestación del servicio, en general, adaptadas a las necesidades demandadas por los usuarios del mismo
- Progresiva adaptación a modernas tecnologías de explotación, en especial en las empresas de medio y gran tamaño: telemática embarcada, ampliación de ámbitos geográficos, prestación de servicios complementarios al transporte...
- Salvo los periodos mas acusados de las crisis económicas, como la generada a finales de 2008, capacidad inversora del sector en la renovación de flota
- Elevada capacidad de generación de empleo, y de recursos económicos, vía fiscalidad específica, según estudios existentes (aunque es un tema de gran debate) superiores a los costes externos y de infraestructura que generan

Los factores clave asociados a las partes relacionadas con el sector transporte, son de gran importancia para la competitividad de los sectores de la economía y de la sociedad a la que sirven (la producción, el consumo...).

#### FACTORES CLAVE DEL SECTOR TRANSPORTES DE MERCANCIAS POR CARETERA (Cont.)

- Progresiva adaptación a los requerimientos ambientales, mediante reducción de consumos, emisiones, ruidos...
- En la banda empresarial de mayor tamaño, interés creciente en el desarrollo de la intermodalidad (marítima, ferroviaria)
- En relación con **los factores clave de otras partes relacionados con el sector transporte**, asimismo, acudiendo a lo ya expresado en apartados anteriores del estudio, pueden destacarse los siguientes:
  - La irreversible implantación de la globalización económica, que genera grandes incrementos en la actividad del transporte, pero exige fuertes contrapartidas cualitativas, cuantitativas, y de competitividad económica.
  - Las nuevas tendencias de la gestión de la cadena de suministro, que implica nuevas condiciones de prestación de los servicios logísticos, y de su eslabón más significativo, el transporte.
  - Nuevas modalidades de comercialización, en especial de clientes significativos, que dificultan el acceso a esos mercados de la inmensa mayoría de los transportistas (*tenders*), o se lo facilitan (bolsas de cargas...), pero con repercusiones en los precios, en muchas ocasiones, que los sitúan por debajo de los costes de explotación.
  - Aparición de grandes organizadores de comercialización, sin costes propios de explotación de camiones, que se apoyan en la capacidad operativa de los pequeños transportistas, en condiciones de precios dificultosas (muy generalmente) para su supervivencia empresarial.
  - Verticalización en las tomas de decisiones de los medianos y grandes cargadores, que toman sus decisiones de manera centralizada, inaccesible para la mayoría de las empresas del sector transporte.
  - Incremento de los requerimiento cualitativos en la prestación del servicio de transporte, sin contrapartidas de precios que permitan la cobertura económica de los extra costes que generan.



También las políticas de transporte emanadas de las Administraciones con competencias en materia de transportes, determinan ciertos factores clave, de gran impacto en los escenarios futuros del sector.

#### FACTORES CLAVE DEL SECTOR TRANSPORTES DE MERCANCIAS POR CARETERA (Cont.)

- Cabe citar, por ultimo, algunos **factores clave derivados de las políticas de transporte** (UE, Estado, Euskadi), que están teniendo ya, y tendrán previsiblemente mas en el futuro, efectos en el sector del transporte de mercancías por carretera:
  - El decidido apoyo de las políticas de transporte en los ámbitos citados, hacia los modos “masivos” y mas sostenibles ambientalmente, como el marítimo y el ferroviario.
  - El apoyo al desarrollo de la intermodalidad (marítima y terrestre), que puede aportar una excelente competitividad para las empresas de carretera que se adapten a ella, o un sistema competidor al que no puedan superar si no se adaptan.
  - La tendencia a las restricciones en el desempeño de la actividad, vía aumento de la fiscalidad específica, restricciones a horarios de trabajo y circulación, y otras.





# BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DE INFORMACIÓN

En este epígrafe se recogen secuencialmente las distintas fuentes de información empleadas en la realización del presente análisis sobre la situación actual del transporte de mercancías en Euskadi

1. Observatorio del Transporte de Euskadi, OTEUS (acceso a registros, estadísticas e informes desde la página web del Gobierno Vasco: <https://www.euskadi.eus/r41-4833/es>). Información consultada sobre:
  - Valor Añadido Bruto del sector del transporte
  - Empleo en el sector del transporte
  - Simulador de Costes del Transporte de Mercancías. Febrero 2014
2. Dirección General de Tráfico (DGT). Ministerio del Interior (acceso a estadísticas y registros desde la página web del Portal Estadístico de la DGT: [https://sedeapl.dgt.gob.es/WEB\\_IEST\\_CONSULTA/](https://sedeapl.dgt.gob.es/WEB_IEST_CONSULTA/)). Información consultada sobre:
  - Parque de vehículos
  - Matriculaciones
3. Área de Actividad de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento (acceso a datos, estadísticas, observatorios, informes y referencias desde la página web: [http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/TRANSPORTE\\_TERRESTRE/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_TERRESTRE/)). Información consultada sobre:
  - Vehículos autorizados
  - Empresas con vehículos autorizados
  - Forma jurídica de las empresas con vehículos autorizados
  - Autorizaciones de Transporte Internacional
  - Observatorio del Mercado de Transporte de Mercancías por Carretera Nº 24, Marzo 2015. Ministerio de Fomento
  - Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías. Abril 2015. Ministerio de Fomento
  - Observatorio Social del Transporte por Carretera. 2013. Ministerio de Fomento
  - Observatorio de la Formación en el Transporte por Carretera
  - Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (LOTT)

4. Instituto Vasco de Estadística, EUSTAT (acceso a datos desde la página web de EUSTAT: <http://www.eustat.eus/>). Información consultada sobre:
  - Empresas de transporte de mercancías por carretera
5. Instituto Nacional de Estadística, INE (acceso a datos desde la página web del INE: <http://www.ine.es/>). Información consultada sobre:
  - Dimensión, en número de empleos, de las empresas destinadas al transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza
6. Anuario Estadístico de Accidentes de Tráfico del Departamento de Interior del Gobierno Vasco. Acceso a ESTADÍSTICAS en la web del DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD, del GOBIERNO VASCO: [http://www.trafikoa.net/wps/portal/trafico!/ut/p/c5/04\\_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cvVwMXMy8jAwgAykeaxRvgAl4G2HSHGBij6Pb38QwzDTR2dHc0CTQ1c\\_bxsoTpJ8ZuPKZj0e1KQDeSPBbdQW5w2XBQSOF3O0geX8hgsyEYYQNW-QBLZ7zySC7088jPTdUvyA0NDY0wyPTMMIEEAOe0MpM!/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfRehCNTJTnky5OTRDSkUwRFJGMjAwMDAwMDA!/\) \)](http://www.trafikoa.net/wps/portal/trafico!/ut/p/c5/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3gXDydTo2AzN0tLE2cvVwMXMy8jAwgAykeaxRvgAl4G2HSHGBij6Pb38QwzDTR2dHc0CTQ1c_bxsoTpJ8ZuPKZj0e1KQDeSPBbdQW5w2XBQSOF3O0geX8hgsyEYYQNW-QBLZ7zySC7088jPTdUvyA0NDY0wyPTMMIEEAOe0MpM!/dl3/d3/L2dJQSEvUUt3QS9ZQnZ3LzZfRehCNTJTnky5OTRDSkUwRFJGMjAwMDAwMDA!/)
7. Convenios colectivos sectoriales de ámbito de Territorio Histórico de aplicación al sector del transporte de mercancías por carretera en Euskadi. Acceso a la información a través de los Boletines Oficiales de los Territorios Históricos desde las siguientes páginas web:
  - <https://www.alava.net/botha/Inicio/SGBO5001.aspx>
  - [http://www.bizkaia.eus/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem\\_Codigo=3489&idioma=CA&dpto\\_biz=4&codpath\\_biz=4%7C4611%7C4613%7C3489](http://www.bizkaia.eus/home2/Temas/DetalleTema.asp?Tem_Codigo=3489&idioma=CA&dpto_biz=4&codpath_biz=4%7C4611%7C4613%7C3489)
  - <https://ssl4.gipuzkoa.net/boletin/asp/index.asp>
8. Información estadística del Ministerio de Fomento (acceso a datos desde la página web del Ministerio de Fomento: [http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/ATENCION\\_CIUADANO/INFORMACION\\_ESTADISTICA/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/)). Información consultada sobre:
  - Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por carretera
  - Transporte por ferrocarril. RENFE-Operadora
  - Transporte aéreo
  - Transporte marítimo

9. Observatorios del Ministerio de Fomento (acceso a datos desde la página web del Ministerio de Fomento: [http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/ATENCION\\_CIUDADANO/OBSERVATORIOS/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUDADANO/OBSERVATORIOS/)). Observatorios consultados:
  - Observatorio Hispano-Francés de Tráfico en los Pirineos
  - Observatorio del Transporte y la Logística de España
10. Planes Estratégicos del Ministerio de Fomento (acceso a datos desde la página web del Ministerio de Fomento: [http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/PLANES/PEF/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/PLANES/PEF/)). Planes consultados:
  - Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda – PITVI
  - Estrategia Logística de España
11. Régimen fiscal aplicable a las empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera según su forma jurídica. Acceso a la normativa desde las páginas web de la Agencia Tributaria y de los Departamentos de Hacienda de los Territorios Históricos:
  - <http://www.agenciatributaria.es/>
  - [http://www.alava.net/cs/Satellite?cid=1193044807689&pagename=DiputacionAlava%2FPage%2FDPA\\_tema](http://www.alava.net/cs/Satellite?cid=1193044807689&pagename=DiputacionAlava%2FPage%2FDPA_tema)
  - [http://www.bizkaia.net/home2/temas/DetalleDepartamento.asp?Tem\\_Codigo=5&Idioma=CA](http://www.bizkaia.net/home2/temas/DetalleDepartamento.asp?Tem_Codigo=5&Idioma=CA)
  - [http://www2.gipuzkoa.net/wps/portal/gipuzkoa/ogasuna\\_es](http://www2.gipuzkoa.net/wps/portal/gipuzkoa/ogasuna_es)
12. EUROSTAT. Acceso a datos, estadísticas y referencias sobre tendencias en logística y transporte desde la página web: <http://ec.europa.eu/eurostat>