



www.fsc.ccoo.es | www.industria.ccoo.es

El transporte y la logística como factores fundamentales de la competitividad de la industria española

Documento FSC-CCOO nº-16



LA INDUSTRIA, EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA, FACTORES FUNDAMENTALES DE COMPETITIVIDAD DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

Mayo de 2016

Para fomentar el cambio de modelo productivo es necesario definir una *estrategia industrial* capaz de identificar los objetivos prioritarios a conseguir a medio y largo plazo, no solo en la industria manufacturera sino en el conjunto de los sectores industriales y en su cada vez más importante interrelación con el sector servicios, de forma prioritaria en el transporte y la logística, en base al carácter estratégico de las actividades a impulsar, tanto por sus implicaciones económicas como por su importancia social y medioambiental.

Por lo que, la disponibilidad de una red amplia de infraestructuras del transporte y la localización geográfica de España como marco de unión entre Europa, América y África es un valor a potenciar en las relaciones industriales y comerciales de futuro.



RESUMEN EJECUTIVO

Situación industrial y la apuesta por el desarrollo de las infraestructuras

El patrón de crecimiento y la reindustrialización, el modelo energético, el incremento de la intensidad de conocimiento, siguen siendo las asignaturas pendientes del país. Pero el futuro también depende del exterior (petróleo, políticas del BCE, valor del euro...). Es en este sentido desde el que CCOO queremos proyectar la importancia de dar giro radical a la política económica del país y, como referencia sustancial de la misma, a la de los servicios a la ciudadanía y a la política industrial, dándole el contenido que no ha llegado a tener desde la instauración de la democracia. Y, en este marco, resaltar el papel concreto que juega la logística en la economía española.

España ha desaprovechado la oportunidad de apostar por una política de reindustrialización que no solo permita aflorar las potencialidades de nuestro país sino que apuntalen y refuercen su desarrollo para abandonar la actual crisis definitivamente y salir de ella en mejores condiciones.

Nuestro país sufre estas políticas depredadoras de las condiciones económicas y laborales de la población, ante una crisis que se antoja como la más larga de su historia. Situación que, en un contexto de demanda interna débil, las posibilidades de conservar o incrementar el tejido industrial solo pueden pasar por el mantenimiento de sectores industriales clave para la economía del país, la internacionalización de la actividad, una preservación de la escasa aportación tecnológica y de la cualificación de la mano de obra.

Entre estas políticas se encuentra la disponibilidad de una red amplia de infraestructuras, debido a la localización geográfica de España como marco de unión entre Europa, América y África, lo que representa un valor a potenciar en las relaciones industriales y comerciales de futuro. España ocupa la sexta posición del mundo en el ranking de infraestructuras, además de ser el cuarto país de la UE con mayor volumen de mercancías portuarias gestionadas.

En este marco se desenvuelve el sector del transporte y la logística, considerándose estratégicos porque en ellos se sustenta el desarrollo económico de otros sectores claves para España como la industria, el turismo y el comercio. Esta importancia se incrementa en un contexto donde la economía se globaliza y se demanda mayor número de intercambios, tanto de personas como de mercancías. Por ello, debe ser referencia obligada para los Gobiernos posicionar la política de transportes y la logística (en sus diferentes modos; carretera, ferrocarril, mar y aéreo) e infraestructuras.

El transporte y la logística en la UE

El transporte europeo se encuentra en una encrucijada: para completar el mercado interior del transporte, donde sigue habiendo notables cuellos de botella y obstáculos diversos, queda mucho camino por delante. Hay que replantearse cuestiones relacionadas con ¿cómo responder mejor al deseo de nuestra ciudadanía de viajar y a las necesidades de nuestra economía de transportar mercancías, y, al mismo tiempo, prever las limitaciones de recursos y medioambientales? Los sistemas de transporte de las partes oriental y occidental de Europa deben estar conectados para reflejar plenamente las necesidades de transporte de casi todo el continente y de sus 500 millones de ciudadanas y ciudadanos.

El objetivo principal de la política de transporte europea es contribuir a establecer un sistema que sustente el progreso económico europeo, mejore la competitividad y ofrezca servicios de movilidad



de gran calidad, utilizando al mismo tiempo los recursos de forma más eficiente. En la práctica, el transporte ha de usar menos energía, y más limpia, explotar mejor una infraestructura moderna y reducir su impacto negativo en el medio ambiente y en sus valores naturales esenciales, como son el agua, la tierra y los ecosistemas.

Tienen que surgir nuevos modelos de transporte, capaces de transportar conjuntamente hasta su destino volúmenes de carga mayores y mayor número de viajeras y viajeros utilizando los modos (o la combinación de modos) más eficientes; mientras que el transporte individual ha de utilizarse preferentemente para los últimos kilómetros del viaje y realizarse con vehículos no contaminantes. Las tecnologías de la información se ocupan de que los desplazamientos sean más sencillos y más fiables. Los usuarios del transporte pagan los costes íntegros del transporte a cambio de menor congestión, más información, mejor servicio y más seguridad.

La mayor integración de las redes modales dará lugar a mejores opciones modales: cada vez habrá más conexiones entre aeropuertos, puertos, ferrocarril, metro y estaciones de autobús, y se transformarán en plataformas de conexión multimodales para las pasajeras y los pasajeros. El uso más extendido de los modos colectivos de transporte irá acompañado de un conjunto adecuado de derechos de las y los pasajeras.

Los diez objetivos fijados por el Libro Blanco de la UE para un sistema de transporte competitivo y sostenible, adoptan valores de referencia para lograr el objetivo del 60% de reducción de las emisiones de GEI, entre ellos:

- Desarrollar y utilizar nuevos combustibles y sistemas de propulsión sostenibles.
- Optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, incluso incrementando el uso de modos más eficientes desde el punto de vista energético.
- Aumentar la eficiencia del transporte y del uso de la infraestructura con sistemas de información y con incentivos basados en el mercado.

El Libro Blanco y la posición de las federaciones sindicales europeas

Para la Federación de Trabajadores del Transporte (ETF), es más que sorprendente que en tiempo de crisis económica en todos los sectores el transporte por carretera sobreviva mejor (además, multinacionales de logística se mantienen gracias a un trasvase considerable de sus operaciones desde otros modos de transporte hacia la carretera). Mientras los transportistas de carreteras fomentan reducir los costes sociales y salariales de las conductoras y conductores profesionales, el sector crecerá, multiplicando las prácticas y modelos de empresa no sostenibles, y se convertirá en el modo privilegiado, en el que el dumping social no solo será uno de los olvidados, sino que a veces se fomenta para estimular precisamente la competitividad del sector.

En segundo lugar, por lo que se refiere a la falta de aplicación de la legislación sobre el sector, ETF se propone recordar que es un sector extremadamente fragmentado, constituido de un porcentaje muy elevado de pequeñas y medianas empresas. En este contexto, la aplicación y sus controles se convierten en un verdadero reto ya que, en efecto, los operadores se multiplican y los Estados miembros carecen de capacidad de control. Para luchar por la igualdad de trato de todos los trabajadores y trabajadoras del sector de transportes, la ETF ha lanzado una campaña de recogida de firmas entregadas a la Comisión Europea y llamada **"UN TRANSPORTE JUSTO EN EUROPA"**.



Para los sindicatos europeos de la industria (industriAll) sería oportuno que la Comisión Europea equilibre las obligaciones en materia medioambiental y las necesidades que tienen las marcas a la hora de atender las exigencias de las y los consumidores en la utilización de los vehículos. Porque, de lo contrario, el perjudicado sería el empleo y el crecimiento, por lo que la federación europea considera que las decisiones que se adopten en materia de reducción de emisiones no afecten a la competitividad del sector del automóvil, exigiendo que, antes de fijar límites a las nuevas emisiones para 2025 y más adelante, se les tenga en cuenta.

En definitiva, los objetivos de reducción de emisiones para Europa deben ser técnicamente factibles y económicamente viables, sin poner en riesgo los puestos de trabajo y el empleo. Por otra parte, los programas y reglamentos dirigidos a este objetivo deben ser diseñados para promover la puesta en marcha de sistemas de combustión alternativos, lo que debería estimular la descarbonización del sector del transporte, ofrecer seguridad de inversión para la industria y seguir manteniendo el liderazgo mundial de Europa en los coches más limpios.

La apuesta por la intermodalidad en la UE

Las redes transeuropeas (TEN-T) constituyen la concreción de las políticas de la Unión en materia de transporte. Se estructura sobre las infraestructuras actuales y se desarrollará a futuro mediante la creación de otras nuevas, además de la rehabilitación y mejora de las existentes. A la par, se impulsarán medidas que promuevan una utilización eficiente de sus recursos.

Constituye un conjunto planificado de redes prioritarias pensadas para facilitar la comunicación de personas y mercancías a lo largo de toda la UE. Los proyectos prioritarios de la red son aquellos que la Unión considera estratégicos para la creación de una auténtica malla de transportes de alcance continental. Por ello son declarados de interés prioritario, acordando concentrar en ellos la financiación comunitaria y estableciendo mecanismos que fomenten la coordinación entre Estados miembros, a fin de facilitar la realización de tales proyectos en los plazos previstos.

Los criterios que han sido adoptados para la definición de esta red han tenido en consideración la previsible evolución de la demanda de tráfico, derivada en parte de los previsible aumentos de movilidad y la necesidad de hacer frente a dichos aumentos mediante la utilización de un transporte multimodal que garantice un alto nivel de seguridad, así como que contribuya a desarrollar un sistema de transporte hipocarbónico.

Una importante amenaza, que subyace en estos momentos en el transporte por ferrocarril, es la posible implantación del 4º Paquete Ferroviario por parte de la UE, con unos objetivos liberales que preocupan de forma notable a CCOO, que apuesta decididamente por la no privatización del sector ferroviario y continúa con esta lucha, no solo a nivel nacional sino europeo. Desde CCOO estamos convencidos que un ferrocarril público mantendrá los niveles de seguridad y calidad que actualmente ofrece.

Los Gobiernos tienen un papel importante que desempeñar: deben facilitar y apoyar la creación de una mejor interconexión entre las modalidades de transporte. En este sentido, deben fijar las condiciones generales e interrelacionarlas con la industria de los transportes, en el marco de la política industrial. Por este motivo, resulta indispensable las prestaciones a favor de las medidas infraestructurales y dependen, sin duda, de las instituciones públicas.



En base a lo anterior, la UE insta a desarrollar y utilizar nuevos combustibles y sistemas de propulsión sostenibles, mediante una Estrategia para el Transporte Limpio —Clean Power for Transport Package— de la cual emana el impulso del uso de energías alternativas en el transporte (eléctricos, Gas Licuado del Petróleo o Autogas GLP, Gas Natural Comprimido GNC, Gas Natural Licuado GNL, biocombustibles e hidrógeno).

Situación del transporte y la logística en España, propuestas de la administración y posición de la industria

Para CCOO, el sector del transporte y la logística en España —al igual que en la UE—, deben ser considerados sectores estratégicos, importancia que se incrementa en un contexto donde la economía se globaliza y se demanda mayor número de intercambios, tanto de personas como de mercancías, siendo factor prioritario en la cohesión social y territorial del Estado. Más aún cuando una parte muy importante del mismo son servicios públicos que deben ser garantizados por las Administraciones Públicas.

Por tanto, deben ser referencia obligada para el Gobierno, y las demás autoridades públicas, posicionar la política de transportes, logística e infraestructuras como eje vector que sirva a la estrategia de adelantar cuanto antes la recuperación económica y la creación de empleo, elementos perentorios de la actual situación que atraviesa España. Una de las corrientes teóricas, diferente de la neoliberal, apuesta por el cambio de modelo productivo, es decir, un cambio estructural de escenario que posibilite mejoras económicas y de empleo garantizando el bienestar social de la ciudadanía.

La hoja de ruta en España es el “Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024)”, donde el Gobierno del PP fijó las políticas del país para las infraestructuras, el transporte y la logística en los próximos años y cuyo desarrollo se ha visto muy limitado por los recortes en inversión pública durante los últimos años. Desde CCOO coincidimos en la caracterización que se hace del sistema español de transportes y compartimos una parte importante del proyecto definitivo en el plan, en el marco de la necesidad de restablecer el equilibrio entre los distintos modos de transporte; homogeneizar y mejorar las condiciones de transporte para el fortalecimiento de la vertebración y la cohesión territorial y social; lograr la inserción del sistema español de transporte en el ámbito europeo; el desarrollo de infraestructuras asociadas a los principales centros productivos....

Pero nos preocupa que, para los distintos Gobiernos, una inversión estratégica como ésta para el país no haya tenido la consideración suficiente a la hora de priorizar objetivos con perspectiva de futuro y con efectos directos en la consolidación industrial y de los servicios en el marco del desarrollo económico del país.

Porque el impulso a la innovación operativa y tecnológica en el sector del transporte constituye una actividad prioritaria para potenciar el liderazgo internacional de la economía española y, para ello, es preciso reforzar la coordinación interadministrativa, la colaboración entre las Administraciones y el sector empresarial, así como con terceros países, imprescindible para que el sector evolucione de manera equilibrada.

Por otra parte, el “reto número 4”, contenido en el “Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación 2013-2016”, tiene como principal objetivo impulsar el desarrollo de un sistema de transporte y de sus infraestructuras lineales y nodales que utilice eficientemente los recursos y sea competitivo, seguro y asequible, dando soporte a un crecimiento económico equilibrado y a la mejora de la competitividad, reforzando la cohesión territorial y la accesibilidad, y favoreciendo la integración funcional mediante un enfoque intermodal.



Ante la necesidad de ganar en competitividad, la logística aparece como uno de los factores clave sobre los que las empresas industriales y de servicios pueden actuar para asegurar un crecimiento rentable y sostenible en el tiempo.

En este marco, desde el sector del automóvil se viene apostando por desarrollos de productos más ligeros, más ecológicos y más seguros, donde primen factores como la conectividad, el desarrollo del vehículo autónomo y la sostenibilidad.

Frente a las barreras que las empresas industriales españolas encuentran ante la competitividad del sector, desde CCOO debemos dejar muy claro que el aumento de la competitividad que se propugna en el transporte y la logística, de la cual participamos, se centra en el cambio de modelo productivo. Pero nunca puede pasar por la pérdida de empleo, la disminución de los costes laborales o la pérdida de derechos de las trabajadoras y trabajadores del sector, debiendo jugar un papel primordial, el diálogo social, en ese objetivo común del aumento de la competitividad y generación de empleo de calidad en las empresas españolas.

En el sector industrial, como garantía de un cambio de modelo productivo sostenible y sostenido, tampoco podemos continuar con los procesos de privatización de las empresas públicas, que son las únicas que, con una adecuada gestión, pueden garantizar que están al servicio de la mejora de la competitividad y no de sus beneficios económicos, iniciando una reversión de las privatizaciones ya realizadas.

En definitiva, servicios estratégicos para las empresas y la sociedad no pueden dejarse en manos exclusivas del mercado. La Administración, el Estado, debe jugar un papel preponderante a la hora de gestionar las infraestructuras y el desarrollo del transporte y la logística del país si queremos evitar que las fuerzas del mercado eludan el papel de lo que representa un instrumento básico y fundamental para el desarrollo de la economía y de la sociedad en su conjunto, priorizando el beneficio económico sobre el beneficio a la sociedad.

Prioridades de CCOO y propuestas de actuación

Para CCOO, la política europea y española en el transporte se marcan como objetivos conseguir un transporte sostenible, inteligente e integrado. Para ello deberá promover una movilidad sostenible, compatibilizado sus efectos económicos y sociales, garantizando el respeto al medio ambiente, la viabilidad económica, mientras que los efectos sociales deberán ser adecuadamente equilibrados.

Desde el punto de vista social, se velará por que los efectos de la planificación sean equilibrados en relación con los diferentes grupos sociales, evitando, en particular, efectos regresivos en detrimento de las capas más desfavorecidas de la sociedad o procesos de exclusión para determinados grupos de población. Además, se velará por mantener los más elevados estándares de seguridad operacional en todos los modos de transporte.

Tiene un carácter prioritario la integración funcional del sistema de transporte en su conjunto mediante un enfoque intermodal. La planificación perseguirá la integración funcional y la conexión intermodal, mediante el enlace físico entre las infraestructuras respectivas, la coordinación funcional y de gestión de los servicios, así como el establecimiento de un entorno normativo favorable a la competitividad de la intermodalidad.

Desde CCOO compartimos los objetivos generales que se señalan en el Libro Blanco del Transporte para 2050, al igual que el PITVI, pero entendemos que deben ser mucho más ambiciosos en los aspectos

sociales. No podemos olvidar que para que este sector sea sostenible es necesario que también lo sea socialmente, cuestión que, como casi siempre, no se tiene en cuenta. Por ello, creemos que se debe avanzar más, no permitiéndose el dumping social y que los avances en competitividad no tengan como exclusiva referencia las condiciones laborales de las trabajadoras y trabajadores de este sector.

Debe ser referencia obligada para los Gobiernos el posicionar políticas de infraestructuras, de transportes y logística, desde una perspectiva integral y en sus diferentes modos: carretera, ferrocarril, mar y aéreo. La logística integral significa la integración de todas estas actividades en las que intervienen las distintas áreas de la empresa e incluso las relaciones con los distintos agentes implicados en el mercado de servicios logísticos y transporte, así como todos los aspectos relacionados con las iniciativas públicas y privadas para mejorar la competitividad del ámbito industrial, mediante infraestructuras de transporte, mejoras en el flujo de mercancías, favorecer la intermodalidad y el cumplimiento de las políticas medioambientales.

Para CCOO el cambio de modelo productivo precisa de reformas estructurales. Entiende que las políticas macroeconómicas son necesarias para la reorientación del nuevo sistema y, dentro de éstas, las políticas laborales deben jugar un papel esencial en este proceso con el objeto de abordar las deficiencias actuales de calidad en el empleo como son la temporalidad, la baja cualificación y la formación, entre otras. En este marco, el diálogo social y la negociación colectiva deben contribuir como pivotes para abordar las reformas necesarias en los diferentes sectores productivos con el objetivo de un cambio de modelo.

Al mismo tiempo, las inversiones en investigación, desarrollo e innovación son esenciales para competir en el mercado mundial, creando nuevos productos. La innovación es uno de los pilares para que los bienes y equipos aumenten la productividad del capital a través de la exportación, generando nuevos diseños, diferenciando las capacidades de los productos y mejorando la calidad de los mismos. Para ello, se hace fundamental avanzar en un transporte y logística sostenible e inteligente, con mejor eficiencia energética, con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, que aumente la cohesión social y genere empleo de calidad.

El sector del transporte supone casi la mitad de la demanda energética, por lo que debe promoverse la electrificación del transporte, una mayor eficiencia a través del reequilibrio modal y la intermodalidad, además de procurar reducir la necesidad de desplazamientos y poner en valor la proximidad. CCOO cree que se debe avanzar con carácter urgente en la intermodalidad, sobre todo, en el transporte de mercancías. Para ello, dotar de las infraestructuras de intercambios modales y las conexiones entre ellos, la inversión en la aplicación de las TIC significa una garantía para el incremento de la competitividad de la industria y el resto de sectores.

Las inversiones deberán reorientarse, dando prioridad al transporte ferroviario de mercancías y convencional, finalizar las redes de interconexión o ejes estructurantes y la conversión de la red de carreteras, aéreo, marítimo y fluvial, dentro del contexto de desarrollo sostenible. Ahora bien, para que este cambio de tendencia sea realista se tienen que dar las condiciones necesarias para facilitar la interoperabilidad entre los diferentes modos de transporte. Hay que lograr mayor operatividad y capacidad de los otros medios de transporte (ferrocarril, mar y aéreo) más respetuosos con el medio ambiente. Al mismo tiempo, se debe dar prioridad a la inversión en actividades anexas al transporte, como mejoras de señalización; desarrollo de sistemas inteligentes de transporte; los centros nodales; la interconexión con puertos, aeropuertos y ferrocarriles, aparcaderos ferroviarios; eliminación de cuellos de botella en el tráfico de mercancías por ferrocarril; conexiones con los grandes polígonos industriales; mejorar las áreas de descanso en las carreteras, etc.



Es preciso mejorar la cadena logística, las infraestructuras y el transporte, elementos fundamentales, ya que la carencia de una visión global de los procesos logísticos por parte de las empresas está generando ineficiencias en todo su desarrollo, porque, tanto la información como los materiales, no fluyen correctamente. Para ello, la implantación y desarrollo de las TIC, se convierte en una cuestión fundamental e imprescindible. La inversión también debe ir dirigida a la investigación y desarrollo tecnológico en ámbitos como la intermodalidad, nuevas formas de energía y aplicaciones telemáticas en el transporte, es decir el transporte inteligente. Todos estos elementos definen las características a seguir en el cambio de modelo productivo.

La inversión de tecnología en transporte permitirá nuevos vehículos, tanto para el sector de carretera como del ferrocarril, con energías renovables que sustituirán la dependencia de los motores de explosión, alimentados por petróleo hacia los motores eléctricos, es decir, lo que ya se comienza a denominar la electrificación del transporte. La inversión tecnológica en los transportes y la logística deben ir dirigidas a conseguir un intercambio modal eficaz, por lo que la implantación de la Industria 4.0 y el “transporte inteligente”, se convierten en piezas fundamentales.

La prioridad para los próximos años deberá ser garantizar las infraestructuras de transporte: Reequilibrar el sistema de transporte a favor de los modos más sostenibles, potenciando las inversiones previstas en la red básica de mercancías, y promoviendo el desarrollo y su plena integración e interoperabilidad de y con la redes transeuropeas de transporte y su conexión con una red de plataformas logísticas de ámbito nacional, actualizadas e inteligentes”.

CCOO entiende que el desarrollo de una red logística adecuada es una decisión vital para la competitividad de las empresas y, por tanto, del sistema productivo de un país. Conseguir que España se convierta en la plataforma logística por excelencia en el sur de Europa es un gran reto para el futuro que debe afrontarse con carácter inmediato desde las Administraciones a través del diálogo social.

Por todo ello, desde CCOO apostamos por la puesta en marcha de un **Pacto de Estado por la industria y la economía productiva**, donde el transporte y la logística jueguen un papel predominante y en el que participen las fuerzas políticas y los agentes sociales y económicos más representativos del país.



ÍNDICE

Resumen ejecutivo.....	2
Introducción.....	11
Fortalezas y debilidades de la industria en España.....	13
Factores prioritarios en la mejora de la competitividad de la industria española.....	17
El transporte y la logística en Europa.....	20
1. Una red básica eficiente para los desplazamientos y el transporte interurbanos y multimodales	23
2. El Libro Blanco de la Unión y la posición de las federaciones sindicales europeas en las políticas de transporte y las emisiones.....	27
a. Posición de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ETF).....	28
b. Posición de la Federación Europea de la Industria (industriAll).....	32
3. La intermodalidad como factor prioritario. Redes transeuropeas.....	34
4. La evolución de la movilidad y los modos de transporte en la UE.....	38
5. Los sistemas inteligentes de transporte y la logística.....	42
Situación del transporte y la logística en España	45
1. El reto, conseguir un transporte sostenible, inteligente e integrado, en España.....	50
2. Posición de la industria española.....	53
Prioridades de CCOO para el desarrollo de las políticas de transporte.....	56
1. Marcos de actuación para el transporte intermodal.....	59
2. La industria del automóvil y el desarrollo tecnológico.....	60
3. Movilidad sostenible y accesible al puesto de trabajo.....	62
Propuestas de actuación de CCOO.....	64



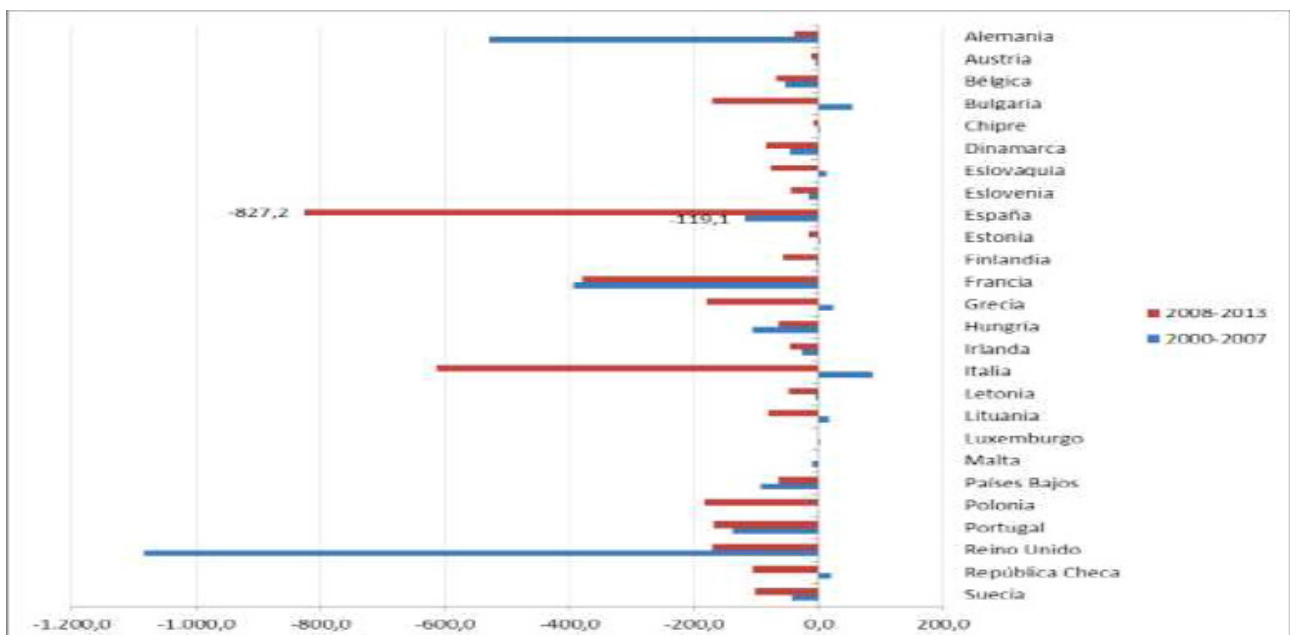
INTRODUCCIÓN

Sin obviar lo efectos en la economía internacional, donde se manifiestan profundos cambios reflejados en una cierta desconcentración del poder económico. Así como la inestabilidad del precio del petróleo, también con consecuencias en las economías mundiales, y la caída de las materias primas con efectos sobre numerosos países emergentes (precio del hierro y demás materias primas por la sobreoferta existente). Y las elevadas tensiones de tipo geopolítico, en Rusia-Ucrania, algunos países de Oriente Medio y en otros de África, que condicionaron los resultados de la economía mundial, por la vía de su impacto sobre el comercio y su influencia sobre la confianza de los agentes económicos.

En todo este marco, el año 2015 y el inicio del 2016 confirma que las perspectivas de crecimiento de la economía global se encuentran amenazadas por la ralentización económica del gigante chino, arrastrando al resto de las economías emergentes y debilitando a las economías desarrolladas. La desaceleración del comercio mundial la caída rápida de los precios de las materias primas están provocando el desplome de las finanzas de los emergentes, como principales causas de la situación actual y de las previsiones negativas que se esperan para el año 2016.

Un marco en el que se desenvuelve la economía europea con un crecimiento del empleo “demasiado lento y débil” en su camino a la recuperación hacia niveles anteriores a la crisis, unido a una parálisis política para poder salir de un escenario de estancamiento económico y de altas tasas de paro durante un largo periodo de tiempo. Base de la aparición de nuevos partidos políticos y movimientos sociales de muy distinto signo que expresan una profunda transformación de las estructuras políticas convencionales de la “vieja Europa”. Unido al terrorismo yihadista, que continúa amenazando al continente.

Evolución del empleo en la industria de la UE (2000-2013, en miles de personas)



Fuente: Eurostat



Mientras que la producción industrial de la zona euro experimentó un escaso incremento, como en el conjunto de la UE (en media 1,4% frente al 1,7% de la Unión), parece dar un empujón al empleo, situándose la tasa de paro en el 10,4% en 2015, la más baja desde septiembre de 2011, con un incremento de 1,5 millones de personas que encontraron trabajo, por lo que parece que la zona está dando un empujón a la ocupación.

El estatus europeo, como pilar del “modelo social”, ha sido socavado por la globalización y el neoliberalismo. Los sindicatos europeos estamos sometidos a una considerable presión. La crisis, en muchos países, ha conducido a severas medidas de austeridad y ha servido como pretexto para ataques radicales a las instituciones de la negociación colectiva. A pesar de todo, se constata que los sindicatos somos parte indispensable del futuro y las alternativas deben pasar por el sindicato, lo que hace imprescindible su reforzamiento en todos los ámbitos de actuación, el nacional, el europeo y el internacional.

España, en los últimos ocho años, ha venido padeciendo una fuerte convulsión en sus estructuras económicas, políticas y sociales. El origen de la mayor profundidad de la crisis española deriva de las características del crecimiento económico durante la década de la fuerte expansión económica del país (1995-2006), reflejando fuertes debilidades y graves desequilibrios en el modelo económico, acompañado del vigor sistemático y letal de la corrupción, que aflora con intensidad durante la crisis.

Situación que se manifiesta en un empobrecimiento y una fuerte desigualdad que arraiga en el país, con casi cinco millones de personas en situación de desempleo, frente a los dos millones de desempleadas y desempleados del año 2007. Casi 13 millones de personas en riesgo de pobreza (31%, frente al 22% de media de la OCDE), tres millones de personas en situación de pobreza extrema y casi dos millones de hogares con casi todos sus miembros en paro.

A mediados del año 2014 salimos de la recesión, pero no superamos la crisis. Cinco años después de las políticas de austeridad, de la dogmática batalla contra el déficit, de la renuncia a la inversión pública, de la quiebra de las relaciones laborales y la negociación colectiva, del ataque sin precedentes a los derechos sociales y laborales, del deterioro del Estado del bienestar y de los servicios públicos, y del crecimiento de la desigualdad, la pobreza y la exclusión social, sigue cayendo la ocupación y la población activa.

En este marco, los sindicatos no hemos sido ajenos a la durísima ofensiva desde el punto de vista ideológico, político y empresarial. La reforma laboral ha golpeado duramente a la negociación colectiva, la herramienta más potente del mundo del trabajo, y ha permitido a los empresarios adoptar cláusulas para desvincularse de los convenios colectivos.

Los sindicatos debemos prospectar los cambios que se están produciendo en la estructura económica y productiva del país, y las consecuencias que tienen en la composición y caracterización de la clase; evaluar si las organizaciones, su práctica y acción son las que corresponden para intervenir eficazmente en un contexto nuevo y cambiante; detectar nuestras insuficiencias para, finalmente, establecer líneas de mejora en su actuación.

El patrón de crecimiento y la reindustrialización, el modelo energético, el incremento de la intensidad de conocimiento, siguen siendo las asignaturas pendientes del país. Pero el futuro también depende del exterior (petróleo, políticas del BCE, valor del euro...). Es en este sentido desde el que queremos proyectar la importancia de dar giro radical a la política económica del país y, como referencia sustancial



de la misma, a la de los servicios a la ciudadanía y a la política industrial, dándole el contenido que no ha llegado a tener desde la instauración de la democracia. Y, en este marco, resaltar el papel concreto que juega la logística en la economía española.

FORTALEZAS Y DEBILIDADES DE LA INDUSTRIA EN ESPAÑA

España, con un PIB de 1,4 billones de dólares, es la quinta economía europea (tras Alemania, Francia, Reino Unido e Italia) y la número trece a nivel mundial, con EEUU encabezando la lista. Sigue una configuración similar el ranking de valor agregado industrial, aunque en este caso es China la potencia líder.

Desde el punto de vista de su protagonismo en la economía española, el sector de los servicios es el más relevante, habiendo ganado peso a lo largo de los años, en detrimento de la construcción y la industria, tanto en la generación de riqueza del país como en el empleo. La industria "manufacturera" representa el 12% del valor añadido del país. Además, la industria es la principal contribuidora a la balanza comercial positiva, con un crecimiento medio anual en exportaciones del 4,8% desde el año 2000.

Los motivos que justifican el papel esencial que juega la industria en cualquier economía tienen como principal referencia:

- Porque está demostrado que la actividad industrial es el motor de la economía, lo que se refleja en los países más avanzados, contribuyendo de forma destacada al desarrollo de la sociedad del bienestar.
- Porque es la actividad que mayor capacidad de arrastre de otros sectores mantiene y que incorpora una mayor cualificación laboral.
- Porque provoca un efecto tractor de importante envergadura: por cada cien empleos generados por la industria se crean entre 60 y 200 inducidos y por cada euro que mueve arrastra tres de la economía.

La crisis provocó la reducción del peso del sector industrial, tanto en la producción total de la economía como en el empleo, pasando de aportar casi el 18% al Producto Interior Bruto (PIB) de nuestra economía en el año 2007² (casi el 19% en el período 2000-2007) a poco menos del 16% en 2013; en tanto que el empleo industrial, que representaba en 2007 más del 17% (casi el 18% en 2000-2007) ha pasado al 12% en el mismo periodo. Mientras que en los 28 países de la UE empleaban al 20% del total de trabajadoras y trabajadores, llegando al 26% en Alemania. Por otro lado, emplea al 11% de la población ocupada española y la tendencia en creación de empleo de la industria viene siendo positiva desde mediados del año 2014.

Por otra parte, el mayor nivel de actividad empresarial en I+D en España se sigue asociando al sector industrial (60% en los últimos años, frente a un 37% en los servicios, un 2% en construcción y un 1% en el

² En este caso, se considera la industria con la participación del sector de la energía.



sector primario en 2012). Las de mayor inversión se concentran en los sectores de telecomunicaciones, financiero y servicios informáticos, mientras los sectores farmacéutico y biotecnológico destacan por su intensidad en I+D respecto al total de ventas.

Tras la larga crisis, la mejora de la actividad en España se sustenta en los servicios, pero la industria da muestra de participar en la recuperación: con aumento de las ventas y alza en la cifra de negocios. De esta forma, la industria, tras el sector servicios, es el que más contribuye al valor añadido y al empleo, aportando 17,5% del Valor Añadido Bruto (VAB), y da trabajo a 2,3 millones de personas, de los cuales el 83,4% son puestos de trabajo indefinidos. Además, es responsable de nueve de cada diez bienes exportados con un efecto arrastre sobre el resto de los sectores, jugando un papel clave como dinamizador del tejido productivo.

La producción ha caído un 28% desde el año 2008. En 2014, la producción industrial consigue su primer crecimiento desde 2010 (1,1%), generando empleo después de una pérdida del 30% durante el largo periodo de crisis. Los niveles de utilización de la capacidad productiva (nº instalaciones abiertas) continúan por debajo de los niveles europeos (77,5%, un nivel inédito desde 2008, llegando a estar en el 80% en 2006).

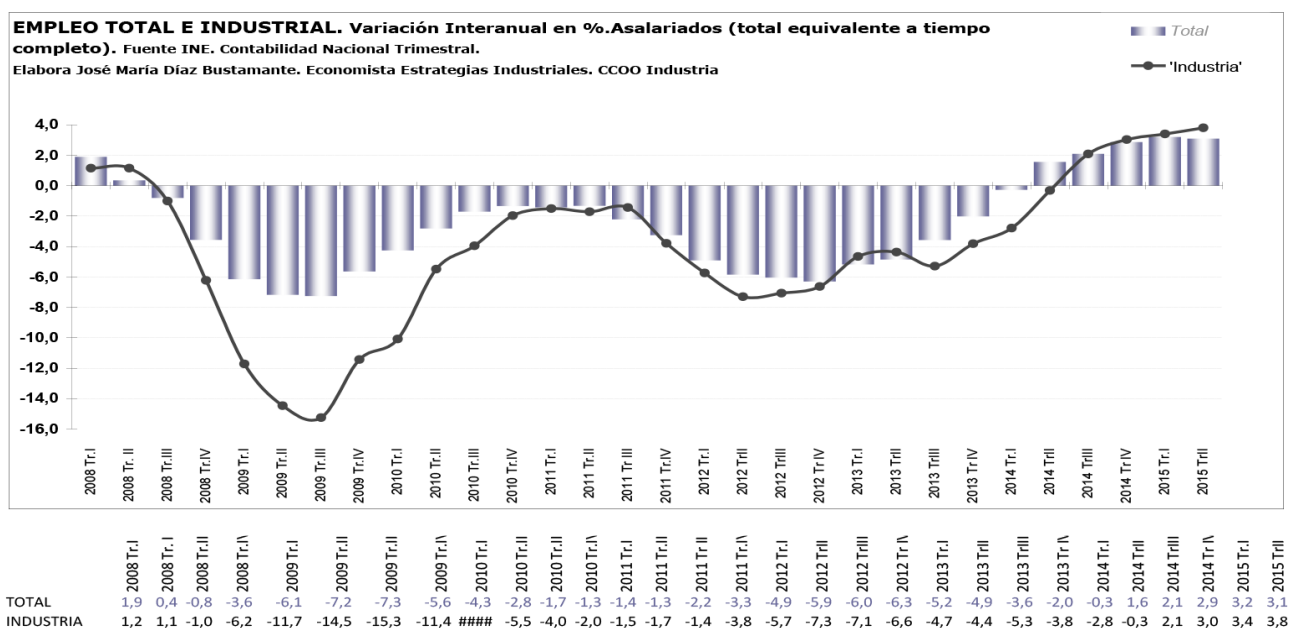
Durante el periodo 2000-2007, la industria española perdió 3,1 puntos de peso sobre el valor añadido bruto. La cada vez menor participación de la industria española ha ampliado la divergencia con otras economías europeas, principalmente con la alemana, reflejando importantes diferencias entre ambos modelos productivos. Lo que se manifiesta en que la gran industria española pesa en Ibex 35 un 3,7%, mientras que en el DAX alemán su industria representa el 30%, en el CAC 40 francés, un 18,5% y en el FTSE británico lo hace al 15,9%.

El sector industrial crece con debilidad desde el segundo semestre de 2015, al igual que en el resto de Europa. Al contrario de los servicios. La producción industrial terminó creciendo un 3,2% en el año 2015 y todas las familias de bienes presentaron tasas positivas.

La pérdida de peso de la producción industrial española se ha saldado con caídas en la ocupación industrial. Desde el inicio de la crisis se han perdido más de 800.000 puestos de trabajo, siendo el país comunitario que más empleos industriales pierde en los últimos años. Le siguen la industria italiana y la francesa con la desaparición de más de 600.000 y casi 400.000 puestos de trabajo, respectivamente. Además de disponer de una renta un 30% inferior a la media de la UE-15, una trabajadora o trabajador español genera un 25% menos de productividad y la remuneración media está un 30% por debajo de los países europeos más productivo.

El empleo se viene recuperando en la industria a partir del año 2014. El sector industrial quedó relegado de los crecimientos de los años 2013 y 2014 del resto de actividades económicas, empezando a mostrar síntomas claros de reducción del desempleo en 2015, casi un 3%, pero solo ha recuperado un 15% del empleo perdido durante el lustro largo de la crisis. En cuanto a la calidad del empleo generado, nos enfrentamos a la misma dinámica que en el conjunto de la economía, mediante la precariedad en la generación de empleo, repuntando la temporalidad que habría pasado del 17,3% en el primer semestre de 2014 al 19% en el mismo semestre de 2015.





A pesar de este declive generalizado, existen empresas y ramas de actividad concretas que están consiguiendo mantener su producción gracias a las exportaciones. El 70% de las ventas del sector industrial se producen en España y el 30% se exporta, un 20% va dirigido a países de la UE y el 10% al resto del mundo. Las ramas con mayor porcentaje de ventas al exterior son el material de transporte, los vehículos de motor y la maquinaria y el equipo mecánico. Esto confirmaría la competitividad de las empresas españolas más abiertas al exterior, más innovadoras y con menos dificultades para mantener niveles de empleo, pudiendo constituir un referente para el resto del tejido empresarial.

Si bien la distribución de las empresas por tamaño es similar a la del resto de Europa, se observa que las grandes empresas en España generan un menor VAB en comparación con la media de la UE-27 o Alemania, donde las microempresas y pequeñas empresas tienen menor peso. Sólo el 17% de las empresas industriales tienen más de 10 empleos, frente al 44% de Suiza o el 38% de Alemania. El tamaño medio de las europeas es de 17 empleos, frente a los 10 de España. A lo que se une: una productividad inferior a los países más industrializados y una baja inversión en I+D, además de poco eficiente.

Situación que limita también la internacionalización, ya que las exportaciones se concentran en pocos actores. Un centenar de empresas acumulan el 40% de todo el volumen de ventas internacionales, las regulares han pasado durante la crisis de las 39.600 a 45.000. La falta de tamaño incorpora menores economías de escala en inversiones, menor productividad del capital, dificultad de acceso al crédito y a las nuevas tecnologías, a mercados internacionales, para dotarse de personal cualificado y una menor inversión en infraestructuras o I+D.

En la transición del tejido empresarial español en su apertura exterior, como consecuencia del cambio introducido por la caída del mercado interior y la escasa demanda, se ha producido un cambio de mentalidad, pasando la internacionalización a ser la apuesta de muchas empresas. A pesar de todo lo avanzado, la apertura exterior es muy débil ya que solo el 5% de las empresas españolas (155.000) han dado ese paso y, únicamente, un tercio de este grupo exporta con cierta regularidad.

El 99% de las empresas españolas tienen menos de 50 empleados, cuando una empresa media exportadora suele tener unas 178 personas empleadas. Las sociedades con más de 50 personas

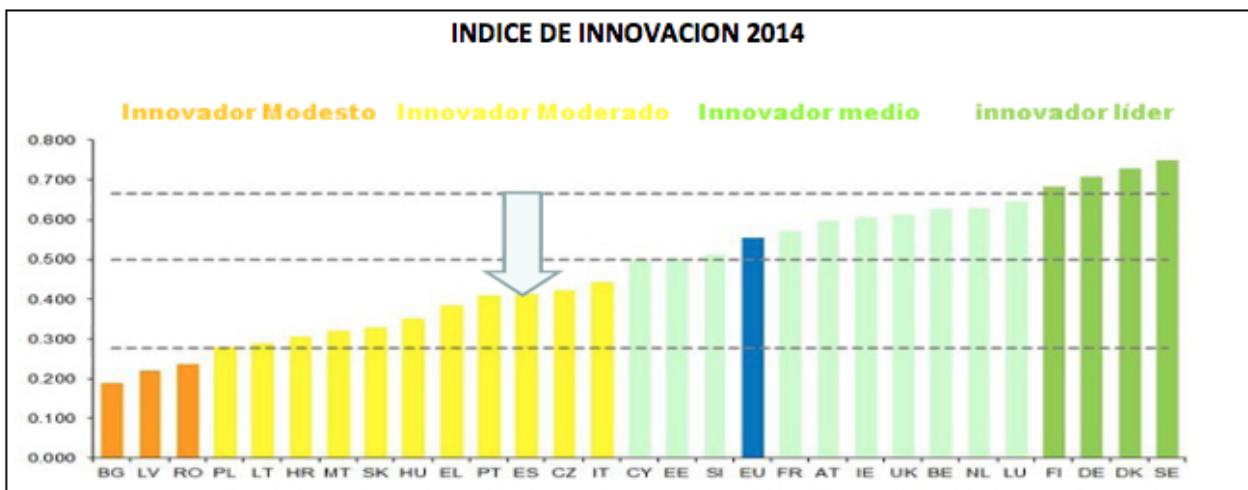


en plantilla facturan de media el 35% de sus ventas fuera, mientras que las más pequeñas apenas ingresan el 15% en el exterior. En España solo 100 empresas acaparan el 50% de las exportaciones.

Mientras tanto, la recuperación de la actividad se ve acompañada del crecimiento de las importaciones, si bien el comportamiento es diferente según el sector. Lo que define a la industria española, y a sus sectores productivos, como dependiente de las compras de materiales del exterior a la hora de atender las necesidades de la demanda industrial del país, contemplándose saldos comerciales deficitarios en una gran parte de los sectores industriales.

Aunque la industria española ha vivido un fuerte proceso de desarrollo tecnológico en las últimas décadas, apoyada en la I+D+i como valor imprescindible para el crecimiento y vital para el desarrollo de las empresas, refleja muchas carencias en esta materia, respondiendo, sobre todo, al déficit de políticas públicas manifestado durante los últimos años en esta materia, además de la tradicional falta de voluntad empresarial para asumir estos gastos. De tal forma que el peso del uso de conocimiento fue para España menos de la mitad que el correspondiente a Alemania, una quinta parte del de Finlandia y la décima parte del de Corea del Sur.

En la industria el fuerte descenso de empresas innovadoras que se ha producido en España (-46%) es más moderado. En algunas ramas industriales se ha mantenido el peso, como los productos informáticos (57%), la industria química (50%), la construcción naval (29%), energía y agua (25%), o la textil (21%). En otros casos, ha aumentado el peso de las empresas innovadoras como en la construcción aeronáutica y espacial (que ha pasado del 45% al 54%) o las industrias del petróleo (del 75% al 87,5%).



Fuente: European Innovation Scoreboard 2014. Septiembre 2014.

España se incluye entre los países alejados del objetivo de gasto en I+D, respecto al PIB para 2020, pese a la reducción del 3% al 2% establecida en el Programa Nacional de Reformas 2013, para cuyo alcance se contempla, entre otras medidas, aumentar la implicación y participación del sector privado en la inversión en I+D, que debería alcanzar el 1,2% sobre el PIB en 2020 (lejos del 0,66% de 2013).

Desde CCOO pensamos que deberían concretarse objetivos más realistas, ya que trasladar al sector privado la responsabilidad de duplicar el porcentaje de inversión en I+D, en tan breve espacio de tiempo, requeriría un amplio abanico de medidas que establecieran un marco mucho más favorable para las inversiones en este ámbito.



FACTORES PRIORITARIOS EN LA MEJORA DE LA COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA

España ha desaprovechado la oportunidad de apostar por una política de reindustrialización que no solo permita aflorar las potencialidades de nuestro país sino que apuntalen y refuercen su desarrollo para abandonar la actual crisis definitivamente y salir de ella en mejores condiciones.

Nuestro país sufre estas políticas depredadoras de las condiciones económicas y laborales de la población, ante una crisis que se antoja como la más larga de su historia. Situación que, en un contexto de demanda interna débil, las posibilidades de conservar o incrementar el tejido industrial solo pueden pasar por el mantenimiento de sectores industriales clave para la economía del país, la internacionalización de la actividad, una preservación de la escasa aportación tecnológica y de la cualificación de la mano de obra.

A pesar de todo, en España, algunos sectores industriales tienen un efecto tractor especialmente pronunciado sobre el resto de la economía, siendo las exportaciones las que han ejercido de factor dinamizador, reduciendo a la mitad el tradicional déficit comercial que acompaña a la economía española durante su historia. La internacionalización de la industria española, la urgente convergencia en gastos en I+D+i, unido al tamaño de las empresas y el coste que aporta la energía en la actividad productiva, junto a la falta de vías de financiación en la PYME, condicionan la evolución de los sectores industriales en la mejora de su competitividad y el empleo.

A la hora de propiciar un cambio de modelo productivo en España se apunta la necesidad de revertir esta tendencia desindustrializadora, porque la industria está llamada a ser parte esencial en la transición, como factor clave y motor de un crecimiento económico sostenible, basado en una mejor y mayor explotación de la economía del conocimiento. Tanto patronales como sindicatos, coincidimos en cinco elementos a la hora de construir una nueva política industrial para España: energía, logística, relaciones comerciales, educación e innovación y desarrollo. Además, el tamaño de las empresas, la adecuación de nuevos sectores y la internacionalización, son los retos que deben definir el futuro industrial del país.

En las circunstancias actuales, la reindustrialización tiene más importancia social que económica, porque es una oportunidad para mantener el nivel de vida que caracteriza a los países avanzados. Una condición "sine qua non" para reindustrializar el tejido productivo pasa por la potenciación de la innovación, porque se consigue que cualquier tipo de conocimiento mejore las prestaciones de los productos o reduzca el coste de producción, mejorando la renta de los factores de producción y generando riqueza a la empresa y bienestar a las ciudadanas y ciudadanos del país.

Pero la innovación no es suficiente para una reindustrialización sostenible. La complejidad del mundo actual no permite confiar sólo en las políticas concretas, es necesario establecer estrategias



compuestas por un conjunto armónico de políticas orientadas a un fin y no es muy difícil detectar cuales de ellas deberían incorporar: la tecnología, las infraestructuras, la fiscalidad, la política comercial, la educación...

Para asumir ese papel se necesita un proyecto definido, al menos para los próximos quince años, con el objetivo de cambiar las débiles bases productivas y mejorar las infraestructuras físicas y técnicas que se requieren para poder jugar en igualdad de condiciones en el mercado global, mediante:

- el desarrollo de una política industrial innovadora;
- políticas fiscales incentivadoras de la inversión productiva directa;
- participación del capital público y privado en investigación y desarrollo tecnológico;
- políticas de cualificación y formación profesional en las áreas productivas más innovadoras;
- coordinación de las diferentes actuaciones entre los distintos ámbitos (europeo, nacional y autonómico);
- la puesta a disposición de diagnósticos sectoriales específicos, con participación de los agentes económicos y sociales.

La transferencia de competencias en esta materia a las Comunidades Autónomas (CCAA) exige impulsar una fuerte actividad, no sólo para mantener un tejido industrial y una política sectorial en cada una de ellas sino para que haya coherencia entre las mismas. Lo que requiere definir políticas industriales que tengan la directa participación y seguimiento de los distintos Parlamentos y Administraciones, así como de los empresarios y los sindicatos.

Para CCOO, se precisa la adopción de medidas relacionadas con la generación de actividad para la creación de puestos de trabajo, lo que sólo es posible mediante la canalización de inversiones productivas o incrementando la capacidad productiva de las empresas, además de formar a las y los parados sin cualificación. Asimismo, tendrán que tenerse en cuenta las siguientes necesidades:

- Los planes sectoriales deben anticiparse al cambio industrial y a las reestructuraciones sectoriales y empresariales.
- Emplazar a las administraciones públicas para la utilización de fondos públicos dedicados a las políticas industriales y sectoriales.
- El desarrollo tecnológico cobra especial relevancia en un modelo basado en el crecimiento de la productividad y la mejora de la competitividad.
- Apostar por un sistema español de investigación fuerte y coherente, coordinado con todas las administraciones públicas para ser más eficaz.
- Establecer un sistema de tarifas eléctricas al servicio de la recuperación económica y favorecedor de la competitividad de las empresas.
- Las infraestructuras energéticas y las interconexiones internacionales constituyen piezas clave para la consolidación de un mercado europeo.
- Acelerar las dos reformas que el país necesitaba con más urgencia desde el inicio de la crisis: la financiera y la fiscal.
- Un modelo formativo adaptado a las necesidades de las empresas.
- Fomentar la cooperación entre pequeñas y medianas empresas, la internacionalización y la apertura de nuevos mercados.



- La PYME debe ser más ágil en su adaptación técnica, fomentando la cualificación de las personas que trabajan en ellas y la administración debe adoptar medidas para facilitar el incremento de su tamaño.
- Conformar mesas sectoriales en formato tripartito, para la elaboración y negociación de planes de futuro sectorial.

Es importante institucionalizar el diálogo social sectorial en el ámbito de las Administraciones Públicas —central, autonómica y local—, por medio de la generación de marcos de debate y diálogo entre todas las partes constreñidas por la defensa y el impulso de la industria. Además de extender los objetivos y experiencias de los Observatorios Sectoriales a estos ámbitos, definiendo políticas sectoriales específicas y complementarias a la política industrial.

Al mismo tiempo, la estructura de la negociación colectiva se debe fijar en su ámbito sectorial, porque es en este donde se dirimen las necesidades de las empresas, los sectores y la industria en su conjunto, mediante acuerdos entre las federaciones de rama y las organizaciones patronales; articulando políticas que expresen que el convenio colectivo es una contribución esencial para democratizar las relaciones laborales en la empresa y generar una competitividad sostenible; incrementando los derechos atribuidos a las secciones sindicales; y, a su vez, incorporando instrumentos concretos para la intervención en la PYME. Rompiendo, de esta manera, los contenidos de la reforma laboral impuesta.

Para ello, es preciso promover una política industrial global y coherente que tenga en cuenta la dimensión horizontal de los sectores (infraestructuras territoriales, desarrollo logístico, política de subvenciones) y vertical (requerimientos tecnológicos, requisitos en materia de formación y cualificación de las trabajadoras y trabajadores), para favorecer una aplicación eficaz de las políticas sectoriales. Porque los problemas más importantes por los que atraviesa la industria están, sin duda, en la dificultad de acceso a la financiación, en el alto coste de la energía —situando a España en el quinto país con mayor coste industrial—; en el importante déficit de inversión en I+D+i y en eficiencia energética. En este marco, las iniciativas de carácter transversal se deben estructurar en torno a cinco ámbitos de actuación: el coste de la energía, el gasto en I+D+i, el crecimiento de la PYME, el modelo educativo y la financiación de las empresas.

Entre estas políticas se encuentra la disponibilidad de una red amplia de infraestructuras, debido a la localización geográfica de España como marco de unión entre Europa, América y África, lo que representa un valor a potenciar en las relaciones industriales y comerciales de futuro. España ocupa la sexta posición del mundo en el ranking de infraestructuras, además de ser el cuarto país de la UE con mayor volumen de mercancías portuarias gestionadas.

En este marco se desenvuelve el sector del transporte y la logística, considerándose estratégicos porque en ellos se sustenta el desarrollo económico de otros sectores claves para España como la industria, el turismo y el comercio. Esta importancia se incrementa en un contexto donde la economía se globaliza y se demanda mayor número de intercambios, tanto de personas como de mercancías. Por ello, debe ser referencia obligada para los Gobiernos posicionar la política de transportes y la logística (en sus diferentes modos; carretera, ferrocarril, mar y aéreo) e infraestructuras.

- El transporte ferroviario está infrutilizado como transporte alternativo al transporte por carretera, como consecuencia de una serie de condicionantes: velocidades medias de circulación reducidas, falta de fiabilidad en el servicio en términos de plazos, falta de definición clara de los servicios ferroviarios, prioridades del transporte de pasajeras y pasajeros frente a mercancías.



- Las infraestructuras ferroviarias no están adaptadas a las exigencias del transporte de mercancías; debido: a la inexistencia de corredores exclusivos para el transporte de mercancías, diferencias entre el ancho de vía ibérico y el ancho de vía UIC; terminales ferroviarias pirenaicas sin posibilidad de ampliación que limitan la capacidad de conexión con Francia y colapsadas por la carencia de infraestructuras intermodales y de sistemas de gestión de espacio.
- La actual normativa condiciona la competitividad del transporte por carretera: diferencias en la normativa de gálibos restan operatividad a los transportes internacionales, falta de flexibilidad en el establecimiento de los horarios de restricción del tráfico en el entorno de los centros urbanos.
- El transporte marítimo debe potenciarse como alternativa al transporte por carretera: superando los accesos deficientes a los principales puertos dedicados al transporte y fórmulas que permitan incentivar la utilización de los servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia (Short Sea Shipping) ².
- Carencia de infraestructuras logísticas de transporte intermodal y deficiencia de las actuales: obsolescencia de las actuales plataformas en los centros urbanos, carencia de zonas de aparcamiento orientadas al transporte por carretera que dispongan de una serie de servicios logísticos asociados.

EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN EUROPA

La crisis económica y financiera ha puesto de manifiesto las debilidades estructurales de la economía europea y ha generado un rápido deterioro del entorno económico y social. El objetivo de la Estrategia Europa 2020 es garantizar que la recuperación económica reciba el apoyo de una serie de reformas para construir unas bases sólidas para el crecimiento y la creación de ocupación en la UE hasta 2020, teniendo en cuenta los desafíos a largo plazo que suponen la globalización, la presión sobre los recursos y el envejecimiento.

Los datos reflejan que sigue manifestando un crecimiento lento y débil en su camino a la recuperación hacia niveles anteriores a la crisis. La eurozona se encuentra todavía a tres décimas de PIB para llegar a los resultados de 2008, con un crecimiento del 1,5% (1,8% en toda la UE), a una velocidad crucero muy inferior al resto de las grandes economías y un inicio de 2016 plagado de dudas en los mercados y aquejada de una peligrosa anemia deflacionaria.

La Estrategia Europa 2020 debe permitir a la UE alcanzar un crecimiento inteligente, a través del desarrollo de los conocimientos y de la innovación; sostenible, basado en una economía más verde, más eficaz en la gestión de los recursos y más competitiva; integrador, orientado a reforzar el empleo, la cohesión social y territorial.

La UE se ha marcado cinco objetivos principales para alcanzar la ambiciosa estrategia en el año 2020, a más tardar:

- alcanzar una tasa de empleo mínima del 75% para la población de entre 20 y 64 años;
- invertir un 3% del PIB en la investigación y el desarrollo;

² Utilización de un sistema intermodal, para el movimiento de mercancías y pasajeros y pasajeros, nacional o internacional, entre puertos de la Unión Europea o entre la UE y puertos de terceros países ribereños de mares cerrados que son frontera con Europa, como el Mar Negro, el Báltico o el Mediterráneo.



- reducir, al menos, en un 20% las emisiones de gases de efecto invernadero, aumentando el porcentaje de las fuentes de energía renovables en nuestro consumo final de energía hasta un 20% y en un 20% la eficacia energética;
- reducir la tasa de abandono escolar a menos del 10% y aumentar hasta al menos el 40% la tasa personas tituladas de la enseñanza superior;
- reducir en 20 millones el número de personas que viven por debajo del umbral de la pobreza o en riesgo de exclusión social.

En este marco, la prosperidad futura de nuestro continente dependerá de la capacidad de todas sus regiones para permanecer integradas, totalmente y de forma competitiva, en la economía mundial. Para que esto sea posible, es esencial contar con un transporte eficiente.

Las infraestructuras determinan la movilidad. No será posible ningún cambio fundamental en el transporte si no está respaldado por una red adecuada y por más "inteligencia" en su uso. A nivel global, las inversiones en infraestructura de transportes tienen un impacto positivo en el crecimiento económico, crean riqueza y puestos de trabajo y aumentan los intercambios comerciales, la accesibilidad geográfica y la movilidad de las personas. El cambio ha de ser planificado de forma que se maximice el impacto positivo en el crecimiento económico y se minimice el impacto negativo en el medio ambiente.

El transporte europeo se encuentra en una encrucijada. Los antiguos problemas persisten, pero han llegado otros nuevos hasta completar el mercado interior del transporte, donde sigue habiendo notables cuellos de botella y obstáculos diversos, queda mucho camino por delante. Hay que replantearse cuestiones relacionadas con ¿cómo responder mejor al deseo de nuestra ciudadanía de viajar y a las necesidades de nuestra economía de transportar mercancías, y, al mismo tiempo, prever las limitaciones de recursos y medioambientales? Los sistemas de transporte de las partes oriental y occidental de Europa deben estar conectados para reflejar plenamente las necesidades de transporte de casi todo el continente y de sus 500 millones de ciudadanas y ciudadanos.

Es preciso señalar que el sector de los transportes da trabajo directamente a unos diez millones de personas y representa aproximadamente el 5% del PIB de la UE. En España existen casi 200.000 empresas en el transporte que ocupan a casi un millón de trabajadoras y trabajadores.

Según se indica en el "Libro Blanco del Transporte 2050, la Hoja de Ruta Hacia un Espacio Europeo de Transporte"³, para la UE el transporte es fundamental para nuestra economía y nuestra sociedad. La movilidad es vital para el mercado interior y para la calidad de vida que aporta a la ciudadanía la libertad de viajar. El transporte permite el crecimiento de la economía y la creación de puestos de trabajo, ha de ser sostenible a la luz de los nuevos retos que se nos plantean. El transporte es mundial, por lo que una actuación eficaz exige una decidida cooperación internacional.

Unos sistemas de transporte eficaces son cruciales para que las empresas europeas sean capaces de competir en la economía mundial, lo que se refleja en que el sector del transporte y la logística representa entre el 10% y el 15% del coste de un producto acabado para las empresas. Al mismo tiempo, la calidad de los servicios de transporte repercute en gran medida en la calidad de vida de las personas, de tal forma que el 13,2% del presupuesto de cada hogar se gasta en bienes y servicios de transporte.

La congestión es un problema importante, en particular en las carreteras y en el cielo, lo que pone en peligro la accesibilidad y cuesta a Europa alrededor del 1% del PIB cada año. Las nuevas tecnologías para

³ COM (2011) 144 de 28.03.2011



los vehículos y la gestión del tráfico serán esenciales para reducir este problema y el de las emisiones provocadas por el transporte. Un retraso en la actuación y la introducción tímida de las nuevas tecnologías podrían condenar a la industria europea del transporte a un declive irreversible, enfrentándose, al mismo tiempo, a una competencia creciente en mercados mundiales de rápido desarrollo.

Desde el Libro Blanco sobre el Transporte, de 2001, se han logrado avances. El mercado ha continuado su apertura en el transporte aéreo, por carretera y en parte por ferrocarril. Se ha lanzado la iniciativa del Cielo Único Europeo. Las redes transeuropeas de transporte (financiadas a través de las RTEN-T⁴, los Fondos Estructurales y el Fondo de Cohesión) deben contribuir a la cohesión territorial y social, reforzándose los lazos internacionales y la cooperación y dándose algunos pasos también en la mejora del comportamiento medioambiental del transporte.

Y, sin embargo, el sistema de transporte no es sostenible desde la perspectiva territorial y medioambiental. Si pensamos en los próximos 40 años, es evidente que el transporte no puede desarrollarse por la misma vía. La dependencia del crudo en el transporte podría seguir siendo algo inferior al 90%, con fuentes de energía renovables que superasen sólo de forma marginal el objetivo del 10% establecido para 2020. Para el año 2050, las emisiones de CO₂ (el principal gas de efecto invernadero) procedentes del transporte seguirían estando una tercera parte por encima de su nivel de 1990. Los costes de la congestión aumentarán en cerca del 50% para 2050. El desequilibrio de accesibilidad entre las zonas centrales y periféricas estará más marcado y seguirán aumentando los costes sociales de los accidentes y del ruido.

El objetivo principal de la política de transporte europea es contribuir a establecer un sistema que sustente el progreso económico europeo, mejore la competitividad y ofrezca servicios de movilidad de gran calidad, utilizando al mismo tiempo los recursos de forma más eficiente. En la práctica, el transporte ha de usar menos energía, y más limpia, explotar mejor una infraestructura moderna y reducir su impacto negativo en el medio ambiente y en sus valores naturales esenciales, como son el agua, la tierra y los ecosistemas.

Tienen que surgir nuevos modelos de transporte, capaces de transportar conjuntamente hasta su destino volúmenes de carga mayores y mayor número de viajeras y viajeros utilizando los modos (o la combinación de modos) más eficientes; mientras que el transporte individual ha de utilizarse preferentemente para los últimos kilómetros del viaje y realizarse con vehículos no contaminantes. Las tecnologías de la información se ocupan de que los desplazamientos sean más sencillos y más fiables. Las usuarias y usuarios del transporte pagan los costes íntegros a cambio de menor congestión, más información, mejor servicio y más seguridad. La evolución futura debe basarse en una serie de aspectos:

- Mejorar el rendimiento en cuanto a eficiencia energética de los vehículos en todos los modos. Desarrollar y utilizar combustibles y sistemas de propulsión sostenibles;
- optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, incluso incrementando el uso de modos intrínsecamente más sostenibles, cuando otras innovaciones tecnológicas puedan resultar insuficientes (por ejemplo, el transporte de mercancías a larga distancia);
- utilizar de forma más eficiente el transporte y la infraestructura, mediante sistemas mejorados de gestión e información del tráfico, logística avanzada y medidas de mercado, como el pleno desarrollo de un mercado ferroviario europeo integrado, supresión de barreras en el transporte marítimo de corta distancia, tarificación no distorsionada, etc.

⁴ La red transeuropea de transporte, es un conjunto planificado de redes prioritarias de transporte pensadas para facilitar la comunicación de personas y mercancías a lo largo de toda la Unión Europea.



1. Una red básica eficiente para los desplazamientos y el transporte interurbanos y multimodales⁵

En las distancias intermedias, las nuevas tecnologías no están tan desarrolladas y las opciones modales son más limitadas que en la ciudad. Sin embargo, es aquí donde la acción de la UE puede tener el impacto más inmediato (menos restricciones como consecuencia de la subsidiariedad o de acuerdos internacionales).

Es poco probable que los vehículos más sostenibles y los combustibles menos contaminantes consigan por sí solos las necesarias reducciones de las emisiones y tampoco van a resolver el problema de la congestión. Ha de ir acompañado por la consolidación de grandes volúmenes para los desplazamientos a grandes distancias. Ello implica una mayor utilización de autobuses y autocares, trenes y aviones para el transporte de pasajeros y, para el transporte de mercancías, a soluciones multimodales basadas en la navegación fluvial y el ferrocarril para el de largo recorrido.

La mayor integración de las redes modales dará lugar a mejores opciones modales: cada vez habrá más conexiones entre aeropuertos, puertos, ferrocarril, metro y estaciones de autobús, y se transformarán en plataformas de conexión multimodales para las pasajeras y pasajeros. La información en línea y los sistemas de reserva y pago electrónicos que abarquen todos los medios de transporte deberán facilitar los viajes multimodales. El uso más extendido de los modos colectivos de transporte irá acompañado de un conjunto adecuado de derechos de las y los pasajeros.

Los transportes de carga a corta y media de distancia seguirán realizándose en gran medida por camión. Por lo tanto, es importante, además de fomentar las soluciones de transporte alternativo (transporte por ferrocarril, por vía navegable), mejorar la eficiencia de los camiones a través del desarrollo y la incorporación de nuevos motores y combustibles menos contaminantes, el uso de sistemas de transporte inteligentes y nuevas medidas para mejorar los mecanismos del mercado.

En las distancias más largas, las opciones para la descarbonización de la carretera son más limitadas y la multimodalidad del transporte de mercancías ha de hacerse atractiva, económicamente hablando, para los expedidores. La UE precisa de corredores de transporte de carga especialmente desarrollados, optimizados en cuanto al uso de la energía y a las emisiones, que minimicen los impactos ambientales, pero, al mismo tiempo, que sean atractivos por su fiabilidad, su congestión limitada y los reducidos costes administrativos y de funcionamiento.

A veces el ferrocarril es considerado un modo poco atractivo, en especial para el transporte de mercancías. Pero hay ejemplos en algunos Estados miembros que demuestran que pueden ofrecer un servicio de calidad. La cuestión es garantizar un cambio estructural que permita al ferrocarril competir eficazmente y absorber una proporción significativamente mayor de carga de media y larga distancia (y también de pasajeras y pasajeros). Será necesaria una inversión considerable para ampliar o mejorar la capacidad de la red ferroviaria, introduciendo gradualmente nuevo material rodante con frenos silenciosos y acoplamientos automáticos.

En las costas, son necesarios más puntos (y más eficientes) de entrada en los mercados europeos que eviten el tráfico que atraviesa Europa sin necesidad. Los puertos de mar desempeñan una función esencial como centros logísticos y precisan de conexiones eficientes con el interior del país. Su desarrollo es vital para gestionar mayores volúmenes de carga, tanto mediante el transporte marítimo de corta distancia dentro de la UE como con el resto del mundo. Las vías de navegación interior, allí donde

⁵ Los comentarios aquí reflejados se enmarcan en el Libro Blanco "Hoja de ruta para un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible" COM (2011) 114 final. Estas y otras premisas que se reflejan son las líneas maestras que definen las políticas en el transporte y la logística en la UE.



exista potencial sin utilizar, han de desempeñar un papel cada vez más importante, en particular en el transporte de mercancías hacia el interior del territorio y en la interconexión de los mares europeos.

Los sectores del transporte marítimo y de la aviación tienen, por su propia naturaleza, una dimensión mundial. En el sector de la aviación, es preciso seguir mejorando la eficiencia de las aeronaves y las operaciones de gestión del tráfico aéreo. Además de reducir las emisiones, constituirá una ventaja competitiva; prestando atención a no imponer cargas excesivas a las operaciones aéreas en la UE, ya que se podría poner en peligro el papel de la UE como “centro mundial de la aviación”.

Es preciso optimizar la capacidad aeroportuaria y, cuando sea necesario, incrementarla para hacer frente a la creciente demanda de desplazamientos hacia y desde terceros países y zonas de Europa que están mal comunicadas por otros medios de transporte. Lo cual puede dar lugar a que, en 2050, la actividad del transporte aéreo de la UE sea más del doble de la actual. En otros casos, el ferrocarril (de alta velocidad) deberá absorber gran parte del tráfico de media distancia, mientras que la industria de la aviación de la UE debe ir en cabeza en el uso de combustibles hipocarbónicos para alcanzar el objetivo para 2050.

En el sector marítimo es, igualmente, pronunciada la necesidad de unas condiciones de competencia equitativas a nivel mundial. La UE debe luchar —en cooperación con la OMI (Organización Marítima Internacional) y otras— por la aplicación universal y la ejecución efectiva de normas elevadas de seguridad, protección, defensa del medio ambiente y condiciones de trabajo y por la erradicación de la piratería. El comportamiento medioambiental del transporte marítimo puede y debe ser mejorado, perfeccionando la tecnología y mediante combustibles alternativos (GNL) y operaciones mejoradas: las emisiones de CO₂ de la UE, debidas al transporte marítimo, deben ser reducidas en un 40% (y si es posible en un 50%) de aquí a 2050, comparativamente con los niveles de 2005.

Los diez objetivos fijados por el Libro Blanco de la UE para un sistema de transporte competitivo y sostenible, adoptan valores de referencia para lograr el objetivo del 60% de reducción de las emisiones de GEI.

Desarrollar y utilizar nuevos combustibles y sistemas de propulsión sostenibles

1. Reducir a la mitad el uso de automóviles de “propulsión convencional” en el transporte urbano para 2030; eliminarlos progresivamente en las ciudades para 2050; lograr que la logística urbana de los principales centros urbanos en 2030 esté fundamentalmente libre de emisiones de CO₂.
2. Llegar a una cuota del 40% de combustibles sostenibles hipocarbónicos en el sector aéreo para 2050; reducir, también para 2050, las emisiones de CO₂ de la UE procedentes del fuelóleo para calderas del sector marítimo en un 40% (y si es posible, en un 50%).

Optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, incluso incrementando el uso de modos más eficientes desde el punto de vista energético

3. Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30% del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50%, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías. Para cumplir este objetivo también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada.
4. Para 2050, completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad. Triplicar la longitud de la red existente de estos ferrocarriles para 2030 y mantener una densa red ferroviaria en todos



los Estados miembros. En 2050, la mayor parte del transporte de pasajeras y pasajeros de media distancia debería realizarse por ferrocarril.

5. Disponer para 2030 de una “red básica” de RTE-T que cubra toda la UE, multimodal y plenamente operativa, mediante una red de alta calidad y capacidad para 2050 y el conjunto de servicios de información correspondiente.

6. De aquí a 2050, conectar todos los aeropuertos de la red básica a la red ferroviaria, preferiblemente de alta velocidad; garantizar que todos los puertos de mar principales estén suficientemente conectados con el sistema ferroviario de transporte de mercancías y, cuando sea posible, con el sistema de navegación interior.

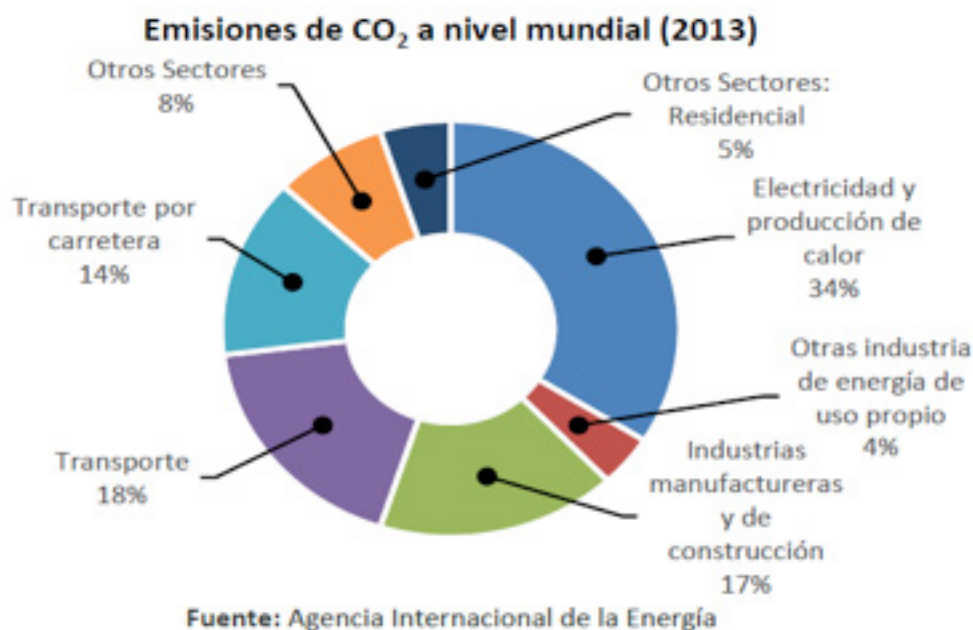
Aumentar la eficiencia del transporte y del uso de la infraestructura con sistemas de información y con incentivos basados en el mercado

7. Implantar la infraestructura de gestión del tráfico aéreo modernizada (SESAR) en Europa para 2020 y finalizar la construcción de la Zona Europea Común de Aviación. Incluir sistemas equivalentes de gestión del transporte para el terrestre, marítimo y fluvial (ERTMS, STI, SSN y LRIT, RIS) ⁶, y soluciones interoperables interconectadas para la próxima generación de sistemas de gestión e información del transporte multimodal (incluso para el cobro). E incorporar el sistema global de navegación por satélite europeo (Galileo).

8. Para 2020, establecer el marco para un sistema europeo de información, gestión y pago de los transportes multimodales.

9. De aquí a 2050, aproximarse al objetivo de “cero muertes” en el transporte por carretera. En línea con este objetivo, la UE se ha fijado la meta de reducir a la mitad las víctimas de la carretera para 2020. Asegurarse que la UE es líder mundial en seguridad y protección en el transporte en todos los modos de transporte.

10. Avanzar hacia la aplicación plena de los principios del “usuario pagador” y de “quien contamina paga”, y del compromiso del sector privado para eliminar distorsiones, incluidas las subvenciones, generar ingresos y asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes.



⁶ SESAR es el Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo; ERTMS, es el sistema de gestión del tráfico ferroviario europeo; RIS, son los sistemas de gestión marítima (SafeSeaNet) y los servicios de información fluvial; el STI se refiere a los Sistemas de Transporte Inteligente;

El uso de automóviles supone el 12% del total de las emisiones de dióxido de carbono en Europa. La reducción voluntaria de las emisiones de CO₂, por parte de los fabricantes de automóviles, fue uno de los tres pilares de la estrategia adoptada en la UE en 1995, fijando en 120g de CO₂/km el objetivo que debía alcanzarse hasta el año 2005 (2010 a más tardar). A partir de 2009, la UE introdujo normas obligatorias por primera vez para los coches, estableciendo el objetivo de 130g de CO₂/km para todos los fabricantes en 2015 (teniendo en cuenta el peso medio del vehículo, algunos fabricantes fueron autorizados a tener mayores emisiones). Una norma similar se introdujo en 2011 para los vehículos comerciales certificados (LCV), mediante el establecimiento de un objetivo de 175g CO₂/km para 2017.

El nivel medio de emisiones de los automóviles nuevos pasó de los 160 gramos de CO₂/km en 2006 a los 127 g/km en 2013 (-21%). Esto significa que alcanzó en dos años el objetivo legal de los 130g/km, establecido para 2015. Para el futuro más inmediato, entre los principales objetivos que se marcaron para reducir el impacto de los vehículos en el medioambiente destaca:

- Cumplimiento de la regulación europea: pasar de los 127gr/km en 2015 a los 95 gr/km en 2021.
- En relación con el consumo de fuel: llegar en 2015 al 5,6 litros/100km de gasolina o 4,9 litros/100km de diesel.

La reducción prevista para el periodo actual (2015-2021) es del 27% para todos los fabricantes. En general, los nuevos estándares para 2021 reflejan un mapa de reducción del 40% respecto a los niveles de 2007. En la actualidad, las emisiones del transporte absolutas se encuentran con niveles de un 10% por debajo del año 2007. Esta reducción se debe, en parte, al impacto de la crisis financiera y el fuerte aumento los precios del petróleo. Pero el progreso tecnológico también ha sido determinante: en materia de compresión del motor (3 cilindros), turbocompresor, inyección directa, transmisiones avanzadas, materiales certificados.

A finales de 2013, el Parlamento Europeo y el Consejo acordaron reducir aún más los estándares de CO₂, es decir:

- 95 g/km hasta 2021 (equivalente a 3,8 litros de combustible cada cien kilómetros), mientras que se ha fijado un objetivo de 147g de CO₂/km para los vehículos industriales certificados⁷;
- el peso del vehículo se mantiene como un parámetro subyacente (es decir, a mayor vehículo pesado de la flota de un fabricante, mayor será el valor de emisión de CO₂ permitido). El factor utilizado es 0,0333, lo que significa que, por cada 100kg de peso adicional se permitirán emisiones de 3,33g/km de CO₂;
- se puede aplicar un máximo de 7g/km de cupo por el uso de la “eco-innovación” (como techos solares, recuperación de calor de escape o la iluminación LED), cuyos beneficios no son apreciados adecuadamente en el ciclo de pruebas;
- se prevén grandes cupos para vehículos de bajas emisiones: entre 2020 y 2022, todos los coches con emisiones de CO₂ <50 g/km contará con el cumplimiento de los objetivos (dos en 2020, 1,67 en 2021 y 1,33 en 2022);
- La introducción de una multa de 95 euros por cada g/km de emisiones en exceso a partir del año 2021;
- una cláusula de revisión que indica que, a finales de 2015, debieran establecerse nuevas normas de emisión para el periodo posterior a 2020. En este sentido, el Parlamento Europeo votó en abril

⁷ Normativa UE 333/2014, vigente para los coches.



de 2014 por un objetivo indicativo de 68-78g/km para 2025. Adoptando la intermodalidad y las redes transeuropeas como factor prioritario.

En este marco, uno de los aspectos que preocupan a la patronal europea de automoción (ACEA) es el coste de adaptación que requieren en el tiempo los efectos de la reducción de las emisiones en los vehículos. Para ello, han pedido a la Comisión Europea la implantación de un “nuevo y completo” test sobre las emisiones de la conducción, conocido como “Emisiones de Conducción Real” (Real Driving Emissions —RDE—), que mida con mayor efectividad las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx) en los vehículos.

Estos RDE obligarán a los fabricantes a realizar “grandes cambios” en las pruebas y en el desarrollo de nuevos vehículos, por lo que las empresas requieren una claridad total acerca de los objetivos establecidos. La patronal europea pide su implantación en dos fases, para que la industria tenga más posibilidades a la hora de adaptarse en mejores condiciones a esta “compleja regulación” y poder realizar los cambios necesarios en los vehículos⁸.

Lo que es evidente es que el cumplimiento de los objetivos europeos sobre emisiones de CO₂ de los coches, previstos para el año 2021, supone un incremento de los costes de fabricación de vehículos. De hecho, ACEA ha calculado entre 1.000 y 2.000 euros por coche, producto del recorte de emisiones (39%) hasta ese año —en comparación con los niveles de 2005— con 95g/km de media.

2. El Libro Blanco de la Unión y la posición de las federaciones sindicales europeas en las políticas de transporte y las emisiones

Para CCOO, el equilibrio entre la exigencia medioambiental, la inaplazable creación de empleo y la mejora de la competitividad de las empresas es la clave de una ecuación que se resuelve principalmente en el sector industrial. Por lo que lamentamos que no se aporte casi ninguna consideración sobre el tema de la fabricación de los medios de transporte en el Libro Blanco de la Comisión Europea de 2011.

Sector que debe tener en cuenta los parámetros que se definen en el ámbito de la UE, a la hora de atender las necesidades del futuro. Al igual que la UE deberá canalizar los esfuerzos requeridos, teniendo en cuenta la afectación sobre las economías, los empleos y los efectos sobre las usuarias y usuarios de estas proyecciones, apostando por objetivos alcanzables, costes asumibles y compatibles con la competitividad de la industria.

Por todos es conocido que el sector del transporte es el de mayor consumo de energía y las medidas a aplicar pueden ser de muy distinto tipo, pero las más eficaces serían las relacionadas con una progresiva electrificación del mismo. Así, en el transporte de mercancías, la de mayor impacto sería el trasvase de una parte significativa del transporte por carretera al ferrocarril con el desarrollo de una auténtica red ferroviaria destinada a estas mercancías, en torno a los ejes prioritarios de conexión con Europa. Junto con la mejora de la intermodalidad y la conexión ferroviaria de los puertos.

En cuanto al transporte de viajeras y viajeros, también en este ámbito sería necesario recuperar, potenciar y electrificar una red ferroviaria convencional que comunique el conjunto del territorio y que tenga un precio asequible para la mayoría de la población, lo que no se cumple en el caso del AVE. “Es necesario fijar como objetivo prioritario la consecución de la sostenibilidad energética, como medida no sólo económica, para no seguir agravando el cambio climático, sino también como factor fundamental de desarrollo industrial y mejora de la competitividad de las empresas españolas⁹”.

⁸ Se refiere a la combinación de un grupo de gases compuestos por óxido nítrico (NO) y dióxido de nitrógeno (NO₂). Destacan como fuentes emisoras de partículas la industria cementera, las grandes instalaciones de combustión, la incineración de residuos y el transporte.

⁹ “Una política energética para un nuevo modelo productivo, que impulse la industria, avance en la sostenibilidad medioambiental y garantice el acceso a



En el documento de la Comisión Europea “Una política energética para Europa”, se establece que: “la puesta en práctica de la Estrategia Energética Europea y, por tanto, las medidas que se adopten para preservar la seguridad de suministro energético y la sostenibilidad medioambiental del mismo, no deben afectar a la competitividad económica de la UE¹⁰”. Obviamente, esta estrategia debe concretarse en España en el futuro más inmediato.

a. Posición de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ETF)¹¹

Sobre el Libro Blanco del Transporte, desde la sección de transportes por carretera de ETF se considera que la interpretación que hace la Comisión Europea de las normas actuales sitúa ya el reto de la definición del cabotaje, de forma que permita su total liberalización. El Reglamento (CE) 1072/2009, — considerando 15—, precisa que las operaciones de cabotaje no pueden realizarse según modalidades que las convertirían en actividades permanentes o continuas en un Estado miembro.

Desde la liberalización del transporte por carretera internacional, en 1992, en algunos Estados miembros las operaciones de transporte por carretera internacional se hacen esencialmente con conductoras y conductores no residentes y débilmente remunerados, lo que se tradujo en un desplazamiento de los empleos de Europa Occidental hacia países de Europa Central y el Este. La liberalización de los mercados nacionales corre el riesgo de generar el mismo fenómeno.

En este marco, ETF reclama de la Comisión Europea que garantice:

1. que los Estados miembros apliquen y controlen el Reglamento sobre el cabotaje, en particular, el carácter temporal, o no continuo, de esta actividad;
2. que se aplique y se controle la Directiva sobre el traslado de las trabajadoras y trabajadores por los Estados miembros conjuntamente con el Reglamento cabotaje y que los operadores deban cumplir sus obligaciones fiscales en los países de recepción de las operaciones de cabotaje.

Por lo que se refiere a los aspectos sociales, la Comisión Europea está dispuesta a fomentar y apoyar el diálogo entre los interlocutores sociales en el marco de un acuerdo sobre un código social para las trabajadoras y trabajadores móviles del transporte por carretera que cubriría también el problema de los falsos autónomos. Este punto, enumerado en el Anexo I “Lista de las iniciativas”, resulta sorprendente en un contexto donde:

- La elaboración del orden del día y del programa del diálogo social es competencia exclusiva de los interlocutores sociales;
- anteriormente, la Comisión Europea no consiguió reconocer el papel oficial del diálogo social y los interlocutores sociales —según el artículo 154 del Tratado sobre el funcionamiento de la UE— antes de lanzar la propuesta de revisión de la Directiva de tiempo de trabajo del personal móvil en transporte por carretera (aunque, por ejemplo, en el caso de la Directiva horizontal sobre el tiempo de trabajo, la Comisión Europea cumple esta obligación);
- el Libro Blanco es una estrategia de la Comisión Europea y ésta debe cumplir sus responsabilidades de alcanzar el objetivo de transporte sostenible en la UE; a tal efecto, la sostenibilidad social se retrasó y corresponde a la Comisión Europea garantizar la adopción de iniciativas legislativas para lograr una dimensión social más armonizada para transporte por carretera;

la energía a todas las personas”. Documento CCOO, borrador 1 de junio de 2015. Propuestas de política energética.

¹⁰ Comunicación de la Comisión de 10 de enero de 2007.

¹¹ La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ETF) es una organización sindical paneuropea que engloba a los sindicatos del transporte de la Unión Europea, el Espacio Económico Europeo y los países de Europa central y oriental. Representa a más de 2,5 millones de trabajadores y trabajadoras del transporte, miembros de 231 sindicatos del transporte de 41 países europeos, en distintos sectores del transporte. A la que está adscrita la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO.



■ respecto a las y los conductores profesionales falsos autónomos, la Comisión Europea a veces considera que el problema no existe ya, dado que la definición del autónomo sólo tiene pertinencia en el contexto de una diferente reglamentación para esta categoría y las de las conductoras y conductores profesionales asalariados; la Comisión Europea debe cubrir esta categoría de conductores, proponiendo un marco jurídico que prevé, entre otras cosas, el control transfronterizo de este estatuto de independiente y la aplicación de sanciones a los falsos autónomos, inspirándose en la definición otorgada en la Directiva sectorial de tiempo de trabajo.

Por lo que, ETF invita a la Comisión Europea:

- 1.** A mostrar mayor coherencia en el cumplimiento de las disposiciones del Tratado de Lisboa en cuanto a diálogo social;
- 2.** a asumir sus responsabilidades de legislador, al tomar la iniciativa para mejorar la dimensión social del sector, más que a imponerlas a los interlocutores sociales; lo que significa, entre otras cosas, coordinar con los Estados miembros una aplicación y un control íntegro y correcto de los acervos comunitarios en el sector de carretera y de dimensión social de la UE (salud y seguridad, traslado de las trabajadoras y trabajadores, etc.); coordinar con los Estados las sanciones que deben imponerse a los operadores que practican el empleo ilegal, adoptar iniciativas jurídicas en los ámbitos que presentan amenazas de dumping, por ejemplo, de legislar sobre los conductores falsos autónomos.

La Comisión Europea se fija los siguientes objetivos: reducir las operaciones de transporte por carretera sobre largas distancias (superior a 300 km) un 30% para 2030 y un 50% para 2050.

El crecimiento acelerado de los volúmenes de transporte por carretera durante la última década y su competitividad, con relación a otros modos de transporte, no es sino el fruto de su comodidad (la carretera es el único medio para dar respuesta a los modelos "just in time" y entregas puerta a puerta), pero también inciden otros dos factores: los bajos costes laborales y su reducción constante y la falta de control al aplicar la legislación sobre el transporte por carretera.

Los operadores del transporte por carretera llevan tiempo inmersos en una carrera sin tregua, disminuyendo los costes laborales gracias al acceso a una mano de obra barata (y eso que el coste laboral es el mayor de los distintos costes de explotación de las empresas). La competitividad del sector se abastece, esencialmente, de prácticas de dumping social. Lo que asegura el precio especialmente bajo en carretera, tan conveniente para los clientes, es este ajuste constante a la baja de los costes laborales.

Es más que sorprendente que, en tiempo de crisis económica en todos los sectores, el transporte por carretera sobreviva mejor (además, multinacionales de logística se mantienen gracias a un trasvase considerable de sus operaciones desde otros modos de transporte hacia la carretera). Mientras los transportistas de carreteras podrán (o incluso fomentarán) reducir los costes sociales y salariales de las conductoras y conductores profesionales, el sector crecerá, multiplicando las prácticas y modelos de empresa no sostenibles, y se convertirá en el modo privilegiado.

Si las instituciones europeas no se apresuran para adoptar medidas que valoren la sostenibilidad medioambiental del sector (una de las medidas más presentes en el Libro Blanco es la de la aplicación del principio de que el que contamina paga), el dumping social será uno de los olvidados y a veces se fomenta para estimular precisamente la competitividad del sector.



En segundo lugar, por lo que se refiere a la falta de aplicación de la legislación sobre el sector, ETF se propone recordar que es un sector extremadamente fragmentado, constituido de un porcentaje muy elevado de pequeñas y medianas empresas. En este contexto, la aplicación y sus controles se convierten en un verdadero reto ya que, en efecto, los operadores se multiplican y los Estados miembros carecen de capacidad de control.

Las pequeñas empresas son también muy tributarias de los grandes operadores que imponen los precios y las condiciones que, a menudo, no permiten a la PYME comprometerse como empresa sostenible y respetar todas las exigencias legales. Los subcontratistas optan por cometer infracciones que tienen poca oportunidad de detectarse y sancionarse. Las empresas-buzones o empresas fantasmas, son otra práctica que aparece en el sector.

La ETF está convencida de que insistir en la voluntad de congelar el crecimiento del transporte por carretera, por parte de la Comisión Europea, incide en el crecimiento socialmente no sostenible. Conservar las empresas saludables y eliminar el resto distorsiona la competencia entre los sectores en general y en el sector de carretera, permitiendo el dumping social y las violaciones de los marcos legales.

ETF recuerda que el Libro blanco señala “que es importante hacer converger la competitividad y la agenda social”, e invita a la Comisión Europea:

- a presentar iniciativas para cortar las prácticas de dumping social, es decir, a coordinar con los Estados miembros la aplicación íntegra y correcta de los acervos comunitario de transporte por carretera y también social de la UE (salud y seguridad, traslado de las trabajadoras y trabajadores, etc.), a coordinar con los Estados la imposición de sanciones a los operadores que practican el empleo ilegal, a adoptar iniciativas legales en ámbitos que ya presentan una amenaza de dumping como, por ejemplo, a legislar sobre los conductores falsos independientes;
- a controlar la distribución de autorizaciones de transporte a terceros países (que se inscribe en el marco del punto anterior pero merece una atención muy precisa), con el fin de evitar nuevas prácticas de dumping social, dado que los operadores de países terceros tienen regímenes diferentes —más laxos a menudo— de cumplimiento del acervo de la UE;
- a rellenar los vacíos en la legislación actual de la UE, ya que permiten la distorsión de la competencia (por ejemplo, en el marco de la revisión del Reglamento sobre el tacógrafo digital, reducir la lista de las excepciones y el Reglamento debiera cubrir los vehículos ligeros industriales);
- a que se tomen medidas sobre reparto urbano nocturno, a adoptar una iniciativa jurídica sobre el tiempo de trabajo sectorial, y los límites que deben aplicarse al tiempo de conducción y tiempo de descanso de todos los vehículos industriales y conductores profesionales.

El Libro Blanco propone disminuir a la mitad los accidentes mortales en 2020, incluyendo cero personas fallecidas en 2050. Sin embargo, en las orientaciones políticas publicadas recientemente, sobre la seguridad vial de 2011 a 2020, no se trata sobre el transporte por carretera, teniendo en cuenta:



- que los accidentes con mayores costes sociales son los que están implicados camiones y furgonetas;
 - que las conductoras y conductores profesionales trabajan y conducen en condiciones de presiones cada vez mayores y cada vez se exponen más a la fatiga;
 - que la salud y la seguridad es clave para las y los conductores profesionales, las mercancías, los viajeros y otros usuarios de la carretera que la comparten con los vehículos industriales;
 - que la aplicación de la legislación de transporte por carretera a los vehículos industriales se hace siempre esperar, mientras que hay ya materia que aplicarse.
- El Libro Blanco desdeña también la inversión en el factor humano. Sólo preconiza inversiones en los vehículos y la tecnología de las infraestructuras. El transporte por carretera presenta, actualmente, normas sociales mediocres (ocupa el segundo lugar en malas condiciones de trabajo en Europa). Modernizar un sector, dotado con flotas de camiones más avanzados, exige una mano de obra formada y cualificada.
- La Directiva sobre la formación de los conductores garantiza este marco legal, pero presenta debilidades, algunas de las cuales pueden afectar a su eficacia como: la calidad de la formación varía según los Estados miembros, el nivel de exigencia es también variable (obtener un permiso de conducir puede ser una simple formalidad en algunos Estados miembros); la distribución de los gastos de formación es desigual; y algunas leyes de transposición no clarifican de ningún modo este aspecto, lo que abre la vía a una pérdida salarial para las conductoras y conductores profesionales.

En definitiva, la ETF invita a la Comisión Europea a ser coherente en sus políticas y realizar los objetivos comprometidos, que incluya en sus orientaciones políticas sobre la seguridad vial 2011-2020 un capítulo específico sobre el transporte por carretera, dando la prioridad a:

- Un marco legal coherente y sin vacíos jurídicos para el transporte por carretera.
- La salud y la seguridad profesional de conductoras y conductores.
- Una aplicación reforzada en materia de faltas y sanciones.
- La recopilación de datos y estadísticas que permitan elaborar una política eficaz de reducción de los accidentes de tráfico.
- Inversiones en zonas de estacionamiento y descanso seguras, accesibles y asequibles para conductoras y conductores.

Todas ellas, consideraciones que son compartidas por CCOO. Por ello, para luchar por la igualdad de trato de todas las trabajadoras y trabajadores del sector de transportes, la ETF ha lanzado una campaña de recogida de firmas que serán entregadas a la Comisión Europea y llamada **“UN TRANSPORTE JUSTO EN EUROPA”**.

La iniciativa formula siete propuestas concretas que la CE puede asumir a efectos de mejorar las condiciones laborales y de garantizar una competencia leal para las compañías que respetan la ley en los diferentes sectores del transporte.

Muchos de los 11 millones de trabajadoras y trabajadores del transporte con los que cuenta Europa se ven obligados a soportar deplorables condiciones de trabajo y de vida a causa de la insuficiente o mala legislación que aplica la UE o de prácticas corporativas inaceptables.



b. Posición de la Federación Europea de la Industria (industriAll) ¹²

En materia de la industria de fabricación de vehículos y sus efectos en el cambio climático, desde industriAll se considera que su electrificación ya ha comenzado (los primeros coches de hidrógeno se encuentran ya en el mercado) y, junto al desarrollo de los vehículos eléctricos, ofrece muchas ventajas con respecto a los motores convencionales de combustión, tanto en reducción de costos como en la mejora de la calidad del medio ambiente. Aunque existe un gran número de elementos restrictivos que siguen obstaculizando la rápida penetración de estos vehículos en el mercado: gamas limitadas, tiempos de carga de batería largos, altos costos y baja fiabilidad de las baterías, bajo rendimiento a bajas temperaturas, falta de infraestructura de carga...

El sector de transporte representa, con 36.200ktep (kilotoneladas equivalentes de petróleo), el 40% del consumo de energía final en España, por delante del Sector Industrial y Residencial. Este consumo se caracteriza por una dependencia casi exclusiva de productos petrolíferos. Para alcanzar los 95 gramos de CO₂ por kilómetro, previstos para el año 2021, se necesita una reducción de 28 gramos de CO₂/km, respecto a los 123 actuales. Hay dos vías para aligerar un vehículo: el peso en acero y el motor. Aligerar el peso, reemplazando el acero por el aluminio, tendría un potencial muy escaso de reducción de las emisiones, aunque esta mineral está muy ligado a objetivos de reducción de emisiones de CO₂/km.

Si la reducción exigida se hace recaer exclusivamente sobre el peso de los vehículos, es preciso reducirlo 300kg (sabiendo que 100kg corresponde a nueve gramos de emisiones de CO₂) y sustituir el acero por aluminio no aligeraría un coche en más de 50-60kg. Los aceros avanzados de alta resistencia suponen casi un tercio de la cartera automovilística, con un 7% de aceros galvanizados Usibor¹³. La reducida cuota del acero electrocincado (10%)¹⁴ se explica por el hecho de que la mayoría de los fabricantes de automóviles europeos se han pasado a los aceros galvanizados para las piezas de aspecto.

En materia de reciclaje, el 85% de los materiales de los vehículos deben poder reciclarse y recuperarse, un porcentaje que, según fija la Directiva europea, se amplió al 95% del peso medio por vehículo y año a partir de enero de 2015. En 2012, España reportó un índice del 83%, incrementándose el porcentaje de recuperación, en el periodo 2002-2012, en más de 12 puntos.

Para los sindicatos europeos, y españoles, sería oportuno que la Comisión Europea equilibre las obligaciones en esta materia y las necesidades que tienen las marcas a la hora de atender las exigencias de las personas consumidoras en la utilización de los vehículos. Porque, de lo contrario, el perjudicado sería el empleo y el crecimiento en la región, por lo que la federación europea considera que las decisiones que se adopten en materia de reducción de emisiones no afecten a la competitividad del sector del automóvil, exigiendo que, antes de fijar límites a las nuevas emisiones para 2025 y más adelante, se tenga en cuenta, entre otros aspectos:

- Las normas de reducción de emisiones deben equilibrar el objetivo de conseguir los intereses industriales y los ambientales, permitiendo que la industria siga desarrollándose en las mejores condiciones posibles, para lo que el esfuerzo en la implementación de desarrollos tecnológicos es fundamental.

¹² IndustriAll European Trade Union, se constituyó en mayo de 2012 mediante la fusión de tres federaciones sindicales: Federación de Trabajadores Metalúrgicos (FEM); la Minería, Química, y Trabajadores de la Energía de la Federación Europea (EMCEF); y los Textiles Europeos, Ropa y la Federación de Trabajadores del Cuero (ETUF-TCL). Representa a 50 millones de trabajadores del sector industrial en 140 países de la UE. A la que está adscrita CC00 de Industria.

¹³ Las altas resistencias de estos materiales permiten la realización de diseños eficientes en términos de masa, que economizan el consumo de combustibles, mientras que, de manera simultánea, generan un incremento en la resistencia a los impactos en colisiones. A diferencia de muchos otros materiales competitivos, los Advanced High Strength Steels (AHSS) pueden cumplir con estos objetivos sin causar un aumento en el costo total para el fabricante.

¹⁴ Es un producto plano de acero al carbono recubierto mediante electrodeposición con una capa de cinc puro, en una o en ambas caras, en el que destacan la uniformidad y la regularidad del espesor del recubrimiento.



- Antes de establecer un nuevo límite para el año 2025 y periodos posteriores (por ejemplo, el Parlamento Europeo y la Comisión Europea especificaron un objetivo en un rango indicativo entre 68-78 gramos), se requiere una evaluación completa de su potencial impacto social y económico en la industria automovilística de la UE, facilitando un diálogo social adecuado sobre los resultados de esas evaluaciones.
- Es esencial, para fomentar la introducción de vehículos de emisiones ultra-bajas, dar un apoyo total a los modelos de bajo consumo, mediante el desarrollo y despliegue de los coches eléctricos, híbridos enchufables, hidrógeno, etc., garantizando, de esta forma, que Europa se convierta en un líder en la movilidad eléctrica.
- Todos los programas relativos a la promoción de la movilidad eléctrica se deberán acompañar de evaluaciones de impacto social. Al mismo tiempo, debe complementarse con políticas industriales para mantener y fortalecer la presencia de las empresas europeas en la cadena de suministro completa (por ejemplo, en tecnologías de las baterías) y asegurar la reconversión industrial de las regiones que se ven afectadas negativamente por la irrupción tecnológica.
- La reducción de las emisiones del transporte sólo puede lograrse cuando los medios de transporte, distintos de los turismos y vehículos industriales ligeros, cumplan también con los estándares cada vez más estrictos de CO₂, lo mismo que el sector aéreo y el naval. Porque la reducción de emisiones y la promoción de la movilidad eléctrica tiene que ser parte de una estrategia de movilidad global, en apoyo de un espacio único europeo de transporte.
- El sistema de transporte debe cumplir con las necesidades cambiantes de las consumidoras y consumidores y la demanda de la sociedad para el desarrollo sostenible. Lo que requiere un uso más eficiente de las flotas de transporte; un cambio hacia modos de alto consumo de gas de menos efecto invernadero en el transporte; la integración de coches y transporte público, el desarrollo de infraestructura para combustibles alternativos de carga; y la introducción de sistemas de gestión para controlar los flujos de tráfico. Todo ello, contribuye a un mayor número de sistemas de transporte respetuosos del medio ambiente en la UE.
- Existen partes interesadas que piden una reforma política, mediante la incorporación del transporte por carretera en el Sistema de Comercio de Emisiones de la UE (ETS), lo que, desde industriAll rechazamos. La única manera para hacerlo (ya que es difícil medir las emisiones de CO₂ de millones de tubos de escape), es obligando a los proveedores de combustible comprar derechos de emisión, cuyo coste sería transmitido al consumidor final en forma de precios más altos. Incluso a un precio de 25€/t CO₂ (el precio actual es de sólo 6€), lo que equivaldría a un aumento en el precio de la gasolina de 0,06€/litro. Debe quedar claro que esto no va a cambiar realmente el comportamiento del consumidor y que la incorporación del transporte por carretera en el ETS no logrará las reducciones de emisiones requeridas.
- Los vehículos deben permanecer al alcance de todos. Aunque las normas de emisiones más estrictas reduzcan los costos de combustible, los altos precios de compra de estos coches, equipados con tecnologías de baja emisión de carbono, constituyen un serio obstáculo para las personas con ingresos más modestos. Por lo tanto, son otros factores los que debieran desarrollarse: períodos razonables de pago (por ejemplo, cinco años como máximo); unas fórmulas de financiación más atractivas, que refleje el coste total de los servicios de la titularidad o de movilidad, como el desarrollo del coche compartido (según un estudio de la ICCT, un valor de emisión de 75g/km significará un precio adicional por menor de 1.440 a 3.528€ por coche)...



Por último, industriAll Europa, y, por tanto CCOO, está a favor de:

- El desarrollo de incentivos para rejuvenecer el parque automovilístico europeo y sustituir los coches más viejos por otros nuevos y menos contaminantes, con el fin de asegurar que las políticas de reducción de CO₂ se aplican en el ámbito de los Estados miembros de la UE;
- complementar las regulaciones de CO₂ con las estrategias para reducir el impacto medioambiental de los automóviles durante su ciclo de vida completo (la producción y el reciclaje de coches incluido).

El escándalo “Diesel Gate”¹⁵ ha demostrado que la autorregulación en la industria del automóvil no funciona ya que ha conducido a una creciente brecha entre las pruebas de laboratorio realizadas en las “vías de rodadura” y el consumo en el mundo real. Por ello, debe incorporarse el sistema armonizado de prueba Worldwide (WLTP), para restaurar la credibilidad de la confianza del sector y de los consumidores. La prueba tiene que ser llevada a cabo y controlada por los órganos de gobierno independientes. Al mismo tiempo, se exige una mayor transparencia entre los valores reales de las emisiones y los resultados de la investigación sobre tecnologías de descarbonización.

En definitiva, los objetivos de reducción de emisiones para Europa deben ser técnicamente factibles y económicamente viables, sin poner en riesgo los puestos de trabajo y el empleo. Por otra parte, los programas y reglamentos dirigidos a este objetivo deben ser diseñados para promover la puesta en marcha de sistemas de combustión alternativos, lo que debería estimular la descarbonización del sector del transporte, ofrecer seguridad de inversión para la industria y mantener el liderazgo mundial de Europa en los coches más limpios.

La UE debe tratar de generar una política industrial sostenible para la industria del automóvil, con capacidad de crear valor añadido para:

- **Las trabajadoras y trabajadores:** con el liderazgo mundial en tecnologías de bajo consumo de combustible, el sector será capaz de crear-mantener empleos de alta calidad.
- **El medio ambiente:** mediante la reducción de las emisiones y un sistema de transporte más eficiente, a través de los sistemas de transporte conectados.
- **Las y los consumidores:** añadiendo seguridad y reduciendo el coste de los vehículos.
- **La industria:** con el desarrollo de tecnologías avanzadas en el sector y en su cadena de suministro, lo que contribuirá a la consecución del objetivo fijado por la Comisión para aumentar la participación del 20% de la industria en el PIB de la UE en el año 2020.

3. La intermodalidad como factor prioritario. Redes transeuropeas

Como se aprecia de las líneas políticas para el transporte fijadas en la UE, la intermodalidad¹⁶ es una de las piezas básicas y, por ello, se convierte en fundamental crear un marco en el que se garantice una integración óptima de los diferentes modos de transporte de forma que se ofrezcan servicios continuos que respondan a las necesidades del cliente y permitan una utilización eficaz y rentable del sistema de transporte, favoreciendo, al mismo tiempo, la competencia entre los operadores.

¹⁵ Derivado de la utilización de aplicaciones trucadas en algunos vehículos de la marca Audi, Volkswagen, Skoda y SEAT para reducir el nivel real de emisiones producidas por los mismos.

¹⁶ Según las definiciones admitidas, la multimodalidad designa la existencia de varias modalidades de transporte alternativas entre dos puntos, mientras que la intermodalidad implica la combinación (ininterrumpida) de varias modalidades en el momento del transporte entre dos puntos. Por el contrario, la comodalidad es un concepto que la Comisión europea emplea desde el 2006 para designar la optimización de las distintas modalidades de transporte, sin dar importancia a su relación ni a su combinación.



La intermodalidad, definida por la Comisión como *una característica de un sistema de transportes en virtud de la cual se utilizan de forma integrada al menos dos modos de transporte diferentes para completar una cadena de transporte puerta a puerta*, permite, mediante un planteamiento global, una utilización más racional de la capacidad de transporte disponible.

La intermodalidad no pretende imponer una opción modal, pero permite utilizar mejor el ferrocarril, las vías navegables, el transporte aéreo y el transporte marítimo, que por sí solos no permiten el transporte puerta a puerta. La intermodalidad es complementaria de las otras políticas de transporte desarrolladas por la Unión Europea, en particular con vistas a:

- el desarrollo de las redes transeuropeas,
- el fomento de una tarificación equitativa y eficaz
- y la incorporación de la sociedad de la información en el sector del transporte.

El fomento de la intermodalidad (tanto en mercancías como con viajeros), actúa como instrumento de reequilibrio modal, para prevenir y reducir la congestión en cuellos de botella de las infraestructuras, la interconexión eficiente, sin pérdida de valor en el transporte de mercancías, y la utilización de cadenas de transporte multimodal.

El sistema de transportes se concibe como una red de redes, tanto del lado de las infraestructuras como de los servicios que soportan, requiriendo una visión intermodal que debe ser compartida y desarrollada en los respectivos niveles de competencia y responsabilidad por el conjunto de los actores. Esta visión, que permite asegurar —evitando la introducción de cambios de procedimiento bruscos— la continuidad con el modo tradicional de trabajo según redes modales, implica conceder una especial atención a los puntos o nodos donde éstas se encuentran y proporciona elementos objetivos de transversalidad en torno a los que articular, convenir y conciliar en su caso, de una forma homogénea, las propuestas, iniciativas y actuaciones de los diferentes actores.

Consecuentemente, la planificación, como punto de encuentro coherente en la fijación de la imagen actual y futura del sistema y de su funcionamiento, materializará como mínimo los siguientes aspectos:

- Establecimiento de un cuadro general de objetivos y políticas de fomento e impulso en materia de intermodalidad, definiéndose la red intermodal básica y los nodos de intercambio.
- Condicionamiento de la autorización y financiación de los proyectos modales al resultado de un análisis riguroso de su eficacia y eficiencia intermodal, en relación con dicho cuadro general.
- Inclusión y consolidación de este planteamiento como criterio y método universal de trabajo.

Por tanto, la aplicación del conjunto de directrices y el desarrollo de los diversos planes y programas sectoriales se atenderán a la progresiva aplicación de este principio estratégico de intermodalidad.

En el transporte de mercancías, el transporte intermodal es la articulación entre diferentes modos de transporte utilizando una única medida de carga (generalmente contenedores), a fin de realizar más rápida y eficazmente las operaciones de trasbordo de materiales y mercancías. Las subdivisiones del transporte terrestre (camión y ferrocarril), transporte aéreo y las subdivisiones del transporte por agua (transporte marítimo y transporte en vías navegables interiores), se consideran como modos diferentes.

Para el transporte intermodal es necesario más de un tipo de vehículo para transportar la mercancía desde su lugar de origen hasta su destino final, por lo cual constituye un tipo de transporte multimodal.



Actualmente, el transporte intermodal de mercancías debe hacer frente a una serie de obstáculos. En un trayecto, un cambio de modo de transporte equivale más a un cambio de sistema que a un mero transbordo técnico. Son necesarias una serie de medidas de actuación que eviten algunas de las situaciones que actualmente se producen como:

- i.** Redes coherentes y de interconexiones (que eviten la falta de tramos de infraestructura, por ejemplo).
- ii.** El sistema actual se financia y administra de forma independiente para cada modo de transporte, por lo que es difícil determinar quién es responsable del refuerzo de los vínculos entre los modos de transporte.
- iii.** La falta de interoperabilidad entre los modos, como por ejemplo los diferentes sistemas de señalización ferroviaria, plantea problemas.
- iv.** Las dimensiones de las unidades de carga a través de los distintos modos no están armonizadas. Las unidades de carga intermodales han de reunir las características de interoperabilidad necesarias para las operaciones de transbordo de mercancías de un modo a otro.
- v.** Algunos servicios, como la identificación de los vehículos o los sistemas de información de predicción, son inaccesibles de forma intermodal.
- vi.** Los distintos modos de transporte tienen niveles dispares de rendimiento y de calidad de servicios.
- vii.** Las informaciones y prácticas comerciales no siempre están coordinadas entre los diferentes modos.
- viii.** Las terminales no siempre pueden adaptarse a los horarios de trenes y buques que operan 24 horas al día, y la jornada laboral de las conductoras y conductores y equipos no siempre se adapta a operaciones intermodales.
- ix.** Los horarios de los diferentes modos de transporte no están armonizados.
- x.** La falta de sistemas armonizados para la comunicación electrónica entre los diferentes eslabones de la cadena intermodal impide una planificación adecuada de las operaciones.
- xi.** En caso de que la carga se estropee, es difícil determinar la responsabilidad, que está regulada por diferentes convenios internacionales en función del modo de transporte de que se trate.
- xii.** Hay estrangulamientos de carácter administrativo que afectan negativamente a la competitividad del transporte intermodal.

La Red de TEN-T constituye la concreción de las políticas de la Unión en materia de transporte. Se estructura en gran medida sobre las infraestructuras actuales y se desarrollará a futuro mediante la creación de otras nuevas, además de la rehabilitación y mejora de las existentes. A la par, se impulsarán medidas que promuevan una utilización eficiente de sus recursos.

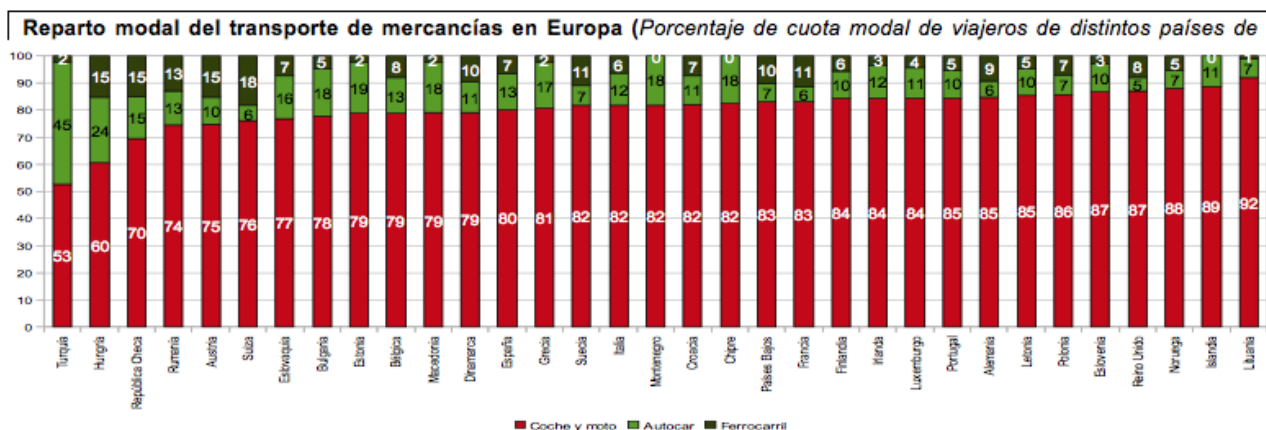
Constituye un conjunto planificado de redes prioritarias pensadas para facilitar la comunicación de personas y mercancías a lo largo de toda la Unión Europea. Los Proyectos Prioritarios de la Red son aquellos que la Unión considera estratégicos para la creación de una auténtica malla de transportes de alcance continental. Por ello son declarados de interés prioritario, acordando concentrar en ellos la financiación comunitaria y estableciendo mecanismos que fomenten la coordinación entre Estados miembros, a fin de facilitar la realización de tales proyectos en los plazos previstos.

Establecida por primera vez en los años 90, ha sido sometida a una profunda revisión durante los últimos años. El resultado de la misma, en cuanto al diseño de la Red y al mecanismo de ayuda para



su financiación, ha quedado regulado en dos reglamentos comunitarios, aprobados y publicados en el Diario Oficial de la UE en diciembre de 2013:

- Reglamento (UE) 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013, sobre las Orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de Transporte y por el que se deroga la Decisión 661/2010/UE. Conocido como "Reglamento de Orientaciones", define principalmente el diseño futuro de la red con los correspondientes mapas, requisitos técnicos y previsiones temporales de implantación.
- Reglamento (UE) 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013 por el que se crea el Mecanismo "Conectar Europa", por el que se modifica el Reglamento (UE) 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) 680/2007 y (CE) 67/2010. Conocido como "Reglamento CEF", que abarca Transportes, Energía y Telecomunicaciones, y regula las condiciones de apoyo financiero comunitario a los proyectos de realización de la red.



Europa en relación a los kilómetros recorridos en el año 2009. El ferroviario incluye transporte urbano ferroviario. Fuente: Elaboración propia a partir de Eurostat —Documento Plan Tren 2020—

Los criterios que han sido adoptados para la definición de esta Red han tenido en consideración la previsible evolución de la demanda de tráfico, derivada en parte de los previsible aumentos de movilidad y la necesidad de hacer frente a dichos aumentos mediante la utilización de un transporte multimodal que garantice un alto nivel de seguridad, así como contribuya a desarrollar un sistema de transporte hipocarbónico. En este sentido, la Red TEN-T engloba todos los modos de transporte principales, tanto de mercancías como de viajeros, y comprende tanto las infraestructuras lineales como los nodos de conexión o intercambio, entre ellos las infraestructuras nodales:

- Nodos urbanos, puertos, aeropuertos y terminales intermodales terrestres de mercancías.
- Infraestructuras lineales o de enlace entre nodos: ferrocarril, carretera, vías navegables interiores, autopistas del mar.
- Sistemas y/o aplicaciones telemáticas que gestionan el tráfico aéreo y marítimo en sus respectivos espacios, así como el tráfico en las infraestructuras lineales y nodales. Por otro lado, la red se ha estructurado en dos niveles:
 - Red global o completa (Comprehensive Network), que está formada por todos los elementos considerados de interés común. Se identifica, en consecuencia, con el concepto más amplio de la red TEN-T.
 - Red básica (Core Network), que está compuesta de aquellos elementos de la red global que tienen la máxima importancia estratégica para lograr los objetivos de la política de transporte de la Unión. Esta red será objeto preferente de las actuaciones de ayuda comunitaria.



Para estos dos niveles se han establecido, también, distintos grados de prioridad en su ejecución y, como consecuencia, distintos horizontes temporales: 2050 para la red global y 2030 para la red básica, respectivamente.

4. La evolución de la movilidad y los modos de transporte en la UE

De la observación de las macrocifras europeas se desprende lo siguiente:

- En el periodo comprendido entre 1995 y 2009 la demanda general de movilidad en pasajeros/km se ha incrementado en un 22,1% en la UE-27.
- Los efectos de la crisis económica de 2008 han tenido repercusión en todos los modos de transporte, con una caída global del 0,7% de los viajeros/kilómetro, con la excepción del coche y la moto.
- En 2009, el transporte privado de viajeros por carretera sigue siendo el principal modo de transporte terrestre, con una cuota modal del 82,6%.
- Entre 1995 y 2009, todos los modos de transporte han incrementado su demanda, excepto el barco. Los mayores incrementos se han dado en el avión, el 50,9%; en el metro y tranvía, con un 24,9%; en la moto con un 28,1% y en el coche con un 22,8%. El ferrocarril y el autobús obtienen crecimientos más moderados, con un 15,5% y un 2,1%, respectivamente.
- El gran salto de demanda del avión está relacionado, además de con el incremento general de la movilidad, con la implantación del modelo de bajo coste para las relaciones internacionales y nacionales.
- En el transporte terrestre, la participación del transporte público ha bajado del 19% en 1995 al 17% en 2009.
- En Europa, el uso del transporte público es especialmente relevante en Turquía, Hungría, República Checa, Rumanía, Austria, Suiza, Eslovaquia, Bulgaria, Estonia, Bélgica, Macedonia, Dinamarca y España, con cuotas modales, sobre el total terrestre, de alrededor del 20% o superiores¹⁷.
- El autobús y el autocar son el principal modo de transporte público en la UE-27, con un 8,8% del total de los viajeros/km del transporte terrestre en 2009. Los ferrocarriles urbanos e interurbanos disponen de una cuota inferior, aunque no muy distante, del 7%.
- El papel del ferrocarril tiene una ligera tendencia a la alza, del 45,8% respecto el total del transporte público en 1995, al 49,2%.
- La contribución de la alta velocidad está siendo decisiva para el mantenimiento de la cuota modal del ferrocarril. El porcentaje de los viajeros/km ferroviarios, transportados a alta velocidad, ha pasado del 9,4% en 1995 a un 25,7% en 2009.
- En Europa, el uso del ferrocarril es mayor en Suiza, Austria, Hungría, República Checa, Rumanía, Francia, Suecia, Países Bajos y Dinamarca, con cuotas modales alrededor del 10% o superiores, respecto el total del transporte terrestre. En cinco de los seis países con mayor uso del transporte público, el papel del ferrocarril es superior al del autobús.
- Se ha producido un incremento del tráfico de mercancías de un 20% de toneladas/kilómetro, en el periodo 1995-2009.
- El modo de transporte predominante es el camión, con un 78% de las toneladas/kilómetro de todo el transporte terrestre y fluvial en 2009. Considerando también los modos aéreo y marítimo, la representatividad del camión desciende al 47%.

¹⁷ Hay que señalar que el uso del mayor o menor uso del transporte público no está relacionado con el PIB de los países



- En un contexto de crecimiento del transporte de mercancías, cabe resaltar la caída de tráficos ferroviarios en un 6,3%, referido a toneladas/kilómetro, para el periodo 1995-2009. Este doble impacto ha hecho descender la cuota ferroviaria de transporte terrestre de mercancías de un 23,1% en 1995 a un 17,6% en 2009. El resto de modos incrementan su transporte, con la única excepción de una caída tímida del transporte fluvial (1,8% menos).
- La crisis económica de 2008 repercutió en un descenso de todos los modos de transporte en el periodo 2008-2009, con una caída global del 11,2% en la UE.

España, Grecia e Irlanda son los países con menor cuota de mercancías por ferrocarril de Europa en el año 2009, con valores del 3%, 2% y 1% del total de toneladas/kilómetro, respectivamente. Por debajo de estos países sólo están los no ferroviarios.

El transporte de mercancías por ferrocarril responde a unos patrones muy distintos a los del transporte de viajeros y viajeros. Aunque es el transporte terrestre más ventajoso, desde el punto de vista de la energía y la capacidad, su escasa capilaridad lo limita a casos muy concretos puerta a puerta o a transportes intermodales de medio a largo recorrido.

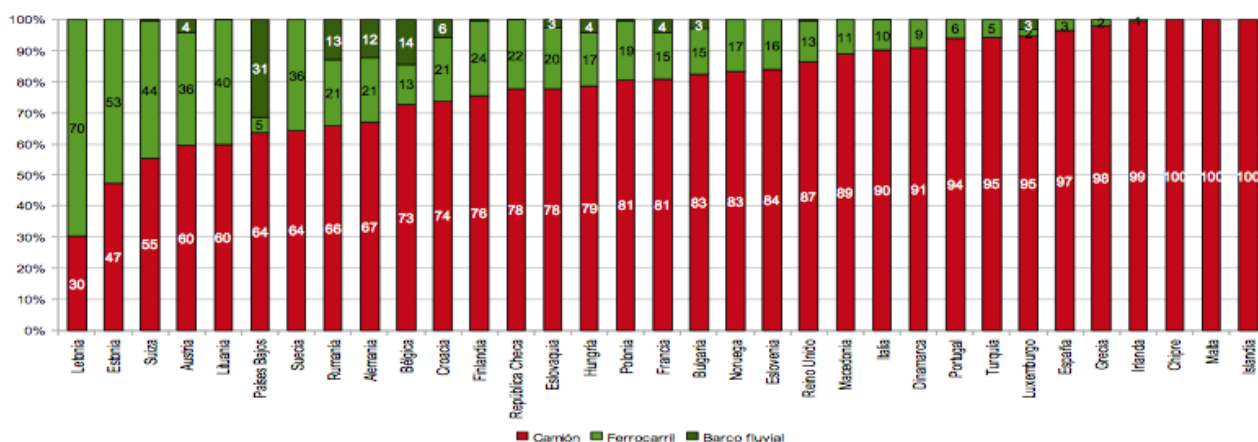
El país con mayor cuota modal ferroviaria del mundo son los Estados Unidos de América, que, a su vez, es uno de los países occidentales con menor uso del ferrocarril de pasajeras y pasajeros. En los EEUU se da la circunstancia de que el volumen de transporte en tonelada/kilómetro transportado por ferrocarril supera con creces al transportado en camión: en 2007 fueron 2.657mil millones de toneladas/kilómetro las transportadas por ferrocarril frente a los 1.923 millones de la carretera; es decir, el 53% de las toneladas/kilómetro del total del transporte terrestre y fluvial se desplazaban por ferrocarril.

En Europa, los únicos países con una cuota modal ferroviaria superior al 40% son Estonia, Letonia, Lituania y Suiza. En los Países Bálticos se da la doble circunstancia: ser muy pequeños y que soportan un intenso transporte de tránsito internacional entre los puertos del Mar Báltico y Rusia; con una gran participación del transporte ferroviario de derivados del petróleo, que normalmente se canaliza con oleoductos y gasoductos. En cambio Suiza sí puede ser considerada el referente europeo para el transporte ferroviario de mercancías. Aunque el porcentaje de toneladas/kilómetro mayoritario es para el camión (59%), es el único país de Europa que supera en un 40% la cuota modal para el ferrocarril, teniendo en cuenta no sólo los tránsitos internacionales sino el transporte interno. Además se da la casuística de que Suiza es también el referente para el transporte de viajeros por ferrocarril y, todo sobre, una red ferroviaria mixta que da servicio tanto a mercancías como a pasajeros.

Una importante amenaza, que subyace en estos momentos en el transporte por ferrocarril, es la posible implantación del 4º Paquete Ferroviario por parte de la UE, con unos objetivos liberales que preocupan de forma notable a CCOO, que apuesta decididamente por la no privatización del sector ferroviario y continúa con esta lucha, no sólo a nivel nacional sino a nivel europeo. Desde CCOO estamos convencidos que un ferrocarril público mantendrá los niveles de seguridad y calidad que actualmente ofrece.

El cuarto paquete ferroviario continúa con las discusiones sobre el pilar técnico, entre el Parlamento y el Consejo de RENFE, y con un debate interno en el Consejo sobre el pilar político. Los principales grupos de interés continúan ejerciendo presión sobre las instituciones. La Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) insiste en dividir el paquete con el fin de aprobar lo antes posible el pilar técnico, pero la Comisión Europea y el Parlamento están presionando (de momento con éxito) para mantener ambos pilares juntos, pues temen que una división postergaría demasiado la adopción del pilar político.



Cuota modal de mercancías de distintos países de Europa en relación a las toneladas-kilómetro
(Año 2008).

Fuente: Eurostat.

En España el transporte ferroviario de mercancías es claramente secundario respecto al de viajeros y su participación en el mercado del transporte es prácticamente testimonial, con un 3% del total de las toneladas/kilómetro transportadas. El papel del ferrocarril español de mercancías es una clara anomalía del sistema estatal de transporte, con una participación seis veces inferior a la media europea, situándose junto a Grecia e Irlanda como el peor ejemplo de la Unión.

Un elemento añadido que puede ir en contra de la intermodalidad es el debate abierto en los últimos meses, aprovechando la adaptación de la Directiva sobre dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional por carretera y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, que ha generado una fuerte controversia en la UE, ya que desde determinados grupos de interés se ha planteado la posibilidad no sólo de realizar la adaptación de esta Directiva a los nuevos mecanismos de eficiencia energética y de seguridad, sino aumentar tanto las dimensiones como los pesos del transporte de mercancías por carretera, los denominados megatrailes, megatrucks o megacamiones.

Dicha controversia en el mundo del transporte sobre la conveniencia o no de utilizar megacamiones, vehículos que miden 25,25 metros de longitud y pueden arrastrar hasta 60 toneladas de MMA, se debe a que dentro del ámbito mundial las dimensiones y pesos máximos de los vehículos que transportan mercancías varían de unos países a otros y de unas regiones a otras. Estados como Canadá o Australia permiten unas dimensiones que no se pueden arrastrar en países europeos, principalmente por el tamaño del país y la densidad de población, dos factores que los expertos plantean a tener en cuenta.

En el resumen del Estudio de los megacamiones realizado por la Dirección General de Políticas Interiores, en el Departamento de Políticas Estructurales y de Cohesión del área de Transportes y Turismo de la Comisión Europea, se indica: *“el presente estudio ofrece un análisis de la situación actual de los vehículos más grandes y pesados (VGP) y del posible impacto que tendría la autorización del uso de estos «megacamiones» en la UE, como en el caso de Finlandia y Suecia, donde ya está permitido emplear estos vehículos en el tráfico normal. El estudio se basa en una revisión de la literatura destacada en este ámbito, así como en estudios de caso que analizan las experiencias de los VGP en los cinco Estados miembros en los que ya están permitidos o en los que se están probando. Además, estudia los datos estadísticos disponibles y el impacto de los «megacamiones» en relación con los objetivos de seguridad vial y de emisiones de gases de efecto invernadero de la UE.”*



Por ello, en Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 10 de marzo de 2015, indicaba: *“La excepción de la longitud máxima para las cabinas aerodinámicas y los dispositivos aerodinámicos situados en la parte trasera de los vehículos pesados, tal y como se prevé en la nueva Directiva sobre pesos y dimensiones máximas de los vehículos pesados de transporte de mercancías (modificación de la Directiva 96/53/CE), exige la modificación del marco legal para la homologación (es decir, de los Reglamentos (CE) nº 661/2009 y (UE) nº 1230/2012). La Comisión está revisando el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo para mejorar la seguridad de los vehículos en general. Tal y como se establece en el artículo 17 de dicho Reglamento (CE) nº 661/2009, la Comisión presentará en 2015 al Parlamento Europeo y al Consejo un informe acompañado, si procede, de propuestas de modificación de ese Reglamento o de otros actos legislativos de la Unión pertinentes y relacionados con la inclusión de nuevas funciones de seguridad, en particular para los camiones. La Comisión pretende proponer las modificaciones necesarias a más tardar en 2016, tras consultar a las partes interesadas y realizar las evaluaciones de impacto pertinentes¹⁸”.*

Quedando, por tanto, pospuesto la resolución de este debate a este año y manteniéndose posiciones enfrentadas, sobre todo entre la Comisión de Transporte y Turismo de la Comisión y el Parlamento Europeo, contrarios a su aplicación; mientras la propia Comisión Europea apuesta por su implantación, de la cual forma parte la Comisión de Transporte y Turismo.

Respecto a las experiencias europeas de restricciones de carga en camiones y límites de pesos en el año 2012, según el estudio realizado por la Fundación Francisco Corell, se indican los casos más destacados en relación a los pesos y medidas máximos permitidos.

Podemos destacar que Estados como Suecia, Finlandia, Holanda, Noruega y Portugal, están permitidos este tipo de vehículos, aunque debemos subrayar que en países como Suecia, el Gobierno introdujo un nuevo impuesto para todos los camiones a fin de recaudar fondos para reforzar las estructuras de las vías. Este impuesto no hace distinción alguna entre diferentes tipos de camiones debido a su peso. En el periodo 1996-2005 se recaudaron un total de 400 millones de euros que se invirtieron en reemplazar 1.100 puentes.

Se han realizado proyectos pilotos en países como Dinamarca, Alemania y Bélgica. En Dinamarca se permite la circulación por determinadas vías de vehículos similares a los anteriores países escandinavos. Por lo tanto se permiten 25,25 metros y 60 Toneladas de peso y el Ministerio de Transportes invirtió para la adecuación de rotondas y cruces 11,4 millones de euros antes del comienzo del proyecto, aunque esta cifra se incrementó posteriormente.

Están prohibidos en Francia, Suiza y Austria, así como en Reino Unido, que se admiten en casos particulares hasta 44 Tm. Similar a la situación en la que se encontraba España, hasta la reciente autorización de su circulación, el 23 de diciembre de 2015, mediante norma que permite circular por las carreteras españolas a los camiones de hasta 60 toneladas y 25,25 metros de longitud, entrando a ser el quinto país europeo en el que circulan los megacamiones.

Las organizaciones europeas como Amigos de la Tierra Europa, la Asociación Europea de Clubs de Automóviles (EAC), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Alianza Pro-Rail (Alemania), han creado una alianza por el “No Megacamiones”, para informar a la ciudadanía de los peligros que estos vehículos conllevan sobre la seguridad, el medio ambiente y las finanzas públicas. Indican que camiones más largos y pesados son un peligro para la seguridad de todos las y los usuarios de la carretera y dañarán el medio ambiente, debido a que llevarán consigo más viajes en este modo de transporte. Además, costarán a los contribuyentes miles de millones de euros, debido a que las carreteras europeas no han sido diseñadas para este tipo de monstruos. Resumiendo: los megacamiones son peligrosos, costosos y suponen una amenaza contra el medio ambiente.

¹⁸ Declaración de la Comisión sobre la revisión del marco para la homologación.



Por otra parte, las empresas destacan que, en los países en los que ya circulan, caso de Suecia, Finlandia, Dinamarca u Holanda, la influencia que han tenido en la seguridad vial es neutra. En Finlandia, cuatro de cada cinco vehículos que circulan son capaces de transportar 60 toneladas. Scania afirma que lleva 60 años dando respuesta a estas necesidades de aumentar la capacidad de transporte. Para ello ha llevado a cabo un conocimiento "exhaustivo" del sistema modular europeo (EMS, por sus siglas en inglés) que estandariza longitudes para las unidades de carga, facilitando así la intermodalidad.

5. Los Sistemas Inteligentes de transporte y la logística

Los sistemas de transporte inteligentes (STI) son aplicaciones avanzadas que, sin incluir la inteligencia como tal, proporcionan servicios innovadores en relación con los diferentes modos de transporte y la gestión del tráfico, y permiten a las y los distintos usuarios estar mejor informados y hacer un uso más seguro, más coordinado y "más inteligente" de las redes de transporte.

Los STI integran las telecomunicaciones, la electrónica y las tecnologías de la información con la ingeniería de transporte con vistas a planear, diseñar, manejar, mantener y gestionar los sistemas de transporte.

Esta definición se plantea en la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes incidiendo las siguientes cuestiones *"la aplicación de las tecnologías de la información y las comunicaciones al sector del transporte por carretera y sus interfaces con otros modos de transporte (Intermodalidad), contribuirá de forma decisiva a mejorar el impacto ambiental, la eficiencia, en particular la eficiencia energética, la seguridad y la protección del transporte por carretera, incluido el transporte de mercancías peligrosas, la seguridad pública y la movilidad de viajeros y mercancías, garantizando al mismo tiempo el funcionamiento del mercado interior y unos niveles más altos de competitividad y empleo. Los avances en el ámbito de la aplicación de las tecnologías de la información y las comunicaciones a otros modos de transporte deben plasmarse ahora en el sector del transporte por carretera, en especial, con miras a lograr niveles más elevados de integración entre el transporte por carretera y los demás modos de transporte"*.

En algunos Estados miembros ya se están implementando aplicaciones de estas tecnologías en el sector del transporte por carretera. Sin embargo, dicha implantación se efectúa de forma fragmentaria y poco coordinada, por lo que no puede garantizar la continuidad geográfica de los servicios de STI en el conjunto de la Unión y en sus fronteras exteriores.

Para asegurar una implantación coordinada y eficaz de los STI en la Unión, en su conjunto, conviene establecer especificaciones, incluidas, si procede, normas que definan en mayor medida disposiciones y procedimientos detallados. Debe concederse prioridad en primer lugar a los cuatro principales ámbitos de desarrollo e implantación de STI. En los que deben establecerse acciones prioritarias para el desarrollo y uso de especificaciones y normas.

Durante la ulterior ejecución de STI debe tenerse en cuenta, en términos de progreso tecnológico y esfuerzos financieros realizados, la infraestructura existente de STI que haya establecido cada Estado miembro.

Los STI han de fundarse en sistemas interoperables, basados en normas abiertas y públicas, y que estén disponibles sin discriminación alguna para todos los proveedores y usuarios de aplicaciones y servicios.



La implantación y el uso de aplicaciones y servicios de STI, y especialmente los servicios de información sobre tráfico y desplazamientos, conllevará el tratamiento y uso de datos sobre la red viaria, tráfico y desplazamientos que forman parte de documentos en poder de organismos del sector público de los Estados miembros. Este tratamiento y uso debe llevarse a cabo de conformidad con la Directiva 2003/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de noviembre de 2003, relativa a la reutilización de la información del sector público.

Desde su inicio (década de los 90), los avances tecnológicos en relación con los STI incurrieron en el error de hacer desarrollos aislados, sin compatibilidad entre los diferentes dispositivos, tecnologías y fabricantes, situación que frenó la masificación de los STI y encareció su implementación. El principal ejemplo de este tipo de desarrollos se evidencia en los sistemas de control semafórico, los cuales dependen directamente de los fabricantes quienes han establecido dos tendencias claras: la norteamericana y la europea (liderada por los alemanes).

El componente fundamental de la incompatibilidad se afianza en los protocolos de comunicación entre dispositivos y/o los centros de control, los cuales se desarrollan de manera independiente, sin regulación, y buscando un posicionamiento en el mercado (se genera la incompatibilidad para monopolizar el suministro, servicio y actualización tecnológica). Es en este marco donde se hace necesario un esfuerzo en la normalización de los sistemas que permita asegurar la integración e interoperabilidad global de estas tecnologías.

Es necesario, también, conseguir que los datos de estos dispositivos sean traducidos con éxito en información útil, que pueda ser empleada por los servicios de localización y que permitan la notificación automática de fallos de los sistemas, la comunicación sobre del estado del tráfico y la generación de rutas alternativas. En definitiva, la investigación en el campo de la mejora de la movilidad se enfoca en los siguientes aspectos:

- La integración de la arquitectura, la taxonomía, la terminología y los datos de los sistemas STI.
- La interoperabilidad de los medios de comunicación, bases de datos cartográficos y otra información relacionada, para hacer consistente la ubicación para todos los sistemas y bases de datos.
- El empleo de vehículos automáticos e inteligentes, con capacidad para comunicarse tanto con otros vehículos como con la infraestructura.
- Garantizar la seguridad e interoperabilidad de transacciones tales como el cobro de peajes de carreteras, la recolección de tarifas de transporte público y otros servicios de pago.
- El intercambio de información del vehículo con múltiples tipos de dispositivos de a bordo.
- Facilitar la circulación de personas y carga a través de las fronteras y con múltiples modos de transporte.
- Proporcionar una gestión intermodal en el transporte de mercancías.
- Elaborar conjuntos de mensajes y protocolos para la conexión de los centros de gestión del tráfico con el equipo de campo, y para la interconexión de múltiples tipos de centros (gestión del tráfico, gestión del transporte público, respuesta de emergencia, el transporte ferroviario, entre otros).
- Desarrollar diferentes modelos de datos que permitan el intercambio de información entre diferentes aplicaciones, por ejemplo para aplicaciones de gestión de transporte público.
- Elaborar conjuntos de mensajes y protocolos para la entrega de información de tráfico recolectada en instalaciones de difusión de información pública y privada.
- Desarrollar sistemas de asistencia a la conductora y al conductor que interactúen con el entorno del vehículo y que permitan la integración de múltiples funciones de asistencia de la persona conductora.
- Elaborar conjuntos de mensajes y los protocolos para las comunicaciones inalámbricas entre



los vehículos y los dispositivos portátiles para el desarrollo de servicios STI, tales como la gestión de flotas, la notificación y respuesta ante emergencias, el cobro electrónico de peajes, el cruce de frontera a los vehículos, el seguimiento de carga (mercancías peligrosas), el control de la seguridad, y la verificación de credenciales.

Es importante que las interconexiones entre las distintas modalidades de transporte se puedan materializar sin interrupción y que los servicios de urbanismo y ordenación del territorio los establezcan en unos puntos estratégicos. En este sentido, los conceptos de transporte y movilidad regionales son útiles para mejorar las infraestructuras existentes. Asimismo, se tratará de conectar puertos y aeropuertos a redes de otros modos de transporte, para garantizar la interconexión global.

Los Gobiernos tienen un papel importante que desempeñar: deben facilitar y apoyar la creación de una mejor interconexión entre las modalidades de transporte. En este sentido, deben fijar las condiciones generales e interrelacionarlas con la industria de los transportes, en el marco de la política industrial. Por este motivo, resulta indispensable las prestaciones a favor de las medidas infraestructurales y dependen, sin duda, de las instituciones públicas.

Los fabricantes de automóviles y componentes se preparan para el cambio de tecnologías de propulsión, los smartcars hiperconectados, los vehículos de conducción autónoma y hechos de nuevos materiales más ligeros. Las empresas fabricantes de vehículos llevan tiempo con esta tecnología en el punto de mira. Todo ello, se enmarca en una simbiosis perfecta entre infraestructuras, vehículos, ciudadanía y administraciones, donde se complementan tecnologías de distintos signo (TIC, energías limpias y tradicionales, los sectores del acero, del plástico, del caucho.....). En definitiva, coches de bajo consumo, limpios, seguros y conectados.

En los próximos años, deberían seguir mejorando los beneficios de los sistemas de transporte inteligentes, en el que los avances en conectividad del automóvil incorporan un mundo de información a bordo y un paso importante para mejorar la seguridad dentro y fuera del vehículo.

Todo ello, en el marco de los objetivos establecidos por la UE para el horizonte 2020, mediante el establecimiento de tres ejes estratégicos que afectan directamente al sector de transporte por carretera.

- En primer lugar, reforzando la competitividad y garantizando la seguridad energética mediante una diversificación de las fuentes de energía, disminuyendo la dependencia de los países de la UE de las importaciones de energía.
- En segundo lugar, el paquete europeo de energía y clima 2013-2020 que fija objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, estableciendo una reducción de emisiones del 20% con respecto a los niveles de 1990 (10% respecto a 2005 en sectores difusos para España), objetivo que ha sido ampliado al 40% en el Consejo Europeo celebrado en octubre de 2014 para el horizonte 2030 (30% en sectores difusos a repartir entre los Estados miembros).
- En tercer lugar, contar con un marco legislativo a favor de una mejora de la calidad del aire en Europa (especialmente en las ciudades) con el objetivo de disminuir las emisiones de contaminantes nocivos para la salud (sustancias acidificantes, precursores del ozono troposférico y material particulado), así como la contaminación acústica.

En base a lo anterior, la UE insta a desarrollar y utilizar nuevos combustibles y sistemas de propulsión sostenibles, mediante una Estrategia para el Transporte Limpio —Clean Power for Transport Package—



de la cual emana el impulso del uso de energías alternativas en el transporte (eléctricos, Gas Licuado del Petróleo o Autogas GLP, Gas Natural Comprimido GNC, Gas Natural Licuado GNL, biocombustibles e hidrógeno).

Entre las tecnologías avanzadas y financiación de la innovación en el ámbito europeo, destacan: aumento del presupuesto de Horizonte 2020 (80.000 millones de euros), con seis mil millones destinados para el transporte; la prolongación de la iniciativa europea de vehículos verdes (2014-2020); las células fuel y JTI de hidrógeno (40% para el transporte); smart, transporte ecológico e integrado; ELENA (Asistencia Energética Local Europea), facilita la asistencia a las instalaciones para apoyar la implementación local de la electromovilidad (y otros combustibles alternativos).

SITUACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA

Para CCOO, el sector del transporte y la logística en España —al igual que en la UE—, deben ser considerados sectores estratégicos, importancia que se incrementa en un contexto donde la economía se globaliza y se demanda mayor número de intercambios, tanto de personas como de mercancías, siendo factor prioritario en la cohesión social y territorial del Estado. Más aún cuando una parte muy importante del mismo son servicios públicos que deben ser garantizados por las Administraciones Públicas.

Por tanto, deben ser referencia obligada para el Gobierno y las demás autoridades públicas, posicionar la política de transportes, logística e infraestructuras como eje vector que sirva a la estrategia de adelantar cuanto antes la recuperación económica y la creación de empleo, elementos perentorios de la actual situación que atraviesa España. Una de las corrientes teóricas, diferente de la neoliberal, apuesta por el cambio de modelo productivo, es decir, un cambio estructural de escenario que posibilite mejoras económicas y de empleo garantizando el bienestar social de la ciudadanía.

La hoja de ruta en España es el “Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024)”, donde el Gobierno del Partido Popular fijó las políticas del país para las infraestructuras, el transporte y la logística en los próximos años, y cuyo desarrollo se ha visto muy limitado por los recortes en inversión pública. Desde CCOO, coincidimos en la caracterización que se hace del sistema español de transportes, por las siguientes circunstancias:

- En la actualidad, nuestro país dispone de un importante patrimonio en infraestructuras de transporte. No obstante, en los últimos años, la planificación se ha enfocado prioritariamente en continuar aumentando la oferta del sistema sin que exista una correlación directa con el crecimiento de la demanda. Se puede considerar, por tanto, que siguen existiendo ineficiencias y carencias en el sistema.
- Esto ha producido situaciones de exceso de capacidad en determinadas áreas que amenazan seriamente a la sostenibilidad de la gestión de las infraestructuras y los servicios de transporte, y condicionan de forma notable la estrategia futura, ya que generan unos costes de mantenimiento y de reposición a largo plazo difícilmente sostenibles.



- En este sentido, existen infraestructuras en distintas fases de desarrollo que previsiblemente van a encontrarse con este tipo de dificultades. Su planificación debe reevaluarse de forma que pueda ponerse en valor el esfuerzo realizado sin comprometer su sostenibilidad.
- Por otra parte, la planificación tampoco ha priorizado la necesidad de una verdadera complementariedad entre los distintos modos de transporte, en un contexto en el que las infraestructuras deban ser consideradas, en general, no tanto como un fin en sí mismas sino como un instrumento para conseguir objetivos.
- De la misma forma, la falta de áreas de descanso y, sobre todo, la nula dotación en infraestructuras de éstas produce que, según un estudio del Informe EuroTEST en el que ha participado el Real Automóvil Club de España (RACE), nuestro país se sitúe a la cola de Europa en cuanto a la calidad de las áreas de descanso en las carreteras, mostrando deficiencias en su iluminación, falta de aseos, nula videovigilancia y falta de teléfonos de emergencias.

Al mismo tiempo que se incide en la situación de los diferentes modos de transporte que se desarrollan en España, contemplando sus principales déficit a la hora de comprometer un verdadero servicio a la economía, a la industria y a la ciudadanía, proponiendo diferentes alternativas:

a) En materia de transporte por carretera:

- La utilización actual de la Red de Carreteras del Estado está, en muchos casos, muy por debajo de la capacidad ofrecida, lo que aconseja racionalizar la inversión futura buscando una planificación más adecuada a las necesidades reales bajo el criterio de racionalidad técnica.
- Las actuaciones en nuevas infraestructuras se dirigirán, por tanto y preferentemente, a actuaciones de mejora de red, cierre de itinerarios que den coherencia a la red y aumentar la accesibilidad a los puertos.
- En particular, se plantea la necesidad de mejorar los estándares de las carreteras convencionales y actuar en el ámbito periurbano.
- Por otro lado, muchos tramos de la red han perdido la funcionalidad como soporte de la movilidad de largo recorrido, de ámbito suprarregional o internacional. Por tanto, es necesario definir un nuevo modelo de Red adaptado a las características actuales de la misma.

b) En materia de transporte ferroviario:

- La posición efectiva del ferrocarril en el sistema de transporte de mercancías español está muy lejos de las expectativas y potenciales que corresponden a sus características. Aun así, al quedar liberadas de tráfico de viajeros algunas líneas de la red convencional por el desarrollo de la red de alta velocidad, se presentan grandes oportunidades de mejora para el transporte de mercancías, aunque todavía estas se mantienen en desuso.
- En cuanto a viajeros, la alta velocidad ha supuesto un importante cambio de las pautas de movilidad en los corredores de mayor flujo, estableciendo una oferta de servicios de alta calidad. Sin embargo, la sostenibilidad de la extensión de este modelo a relaciones con menor potencial de demanda se ve negativamente condicionada por el elevado coste que supone para las arcas del Estado, configurándose como la prioridad de las inversiones ferroviarias durante las últimas décadas.
- Estas nuevas líneas de alta velocidad, aunque algunas de ellas se ha diseñado para tráfico mixto, presentan dificultades técnicas de operación y mantenimiento a considerar a la hora de decidir la compatibilidad de tráfico de personas y mercancías, lo que hace casi incompatible esta compartición.



- La infraestructura ferroviaria no es interoperable en todos sus itinerarios (diferentes anchos, electrificación, etc.). Este hecho es especialmente relevante a la hora de posibilitar la prestación de servicios ferroviarios sin rupturas desde o hacia nuestro país. Asimismo, algunos nodos de la red y ciertos accesos a terminales de mercancías e instalaciones portuarias presentan también limitaciones específicas que requieren soluciones efectivas.

c) En materia de transporte aéreo:

- Las infraestructuras aeroportuarias disponen de una capacidad mayor de la utilizada actualmente, lo cual hace necesarias medidas de optimización de su gestión, adaptándose a la demanda existente en cada momento.
- Los grandes aeropuertos internacionales e intercontinentales españoles, fundamentalmente Adolfo Suárez-Madrid Barajas y Barcelona-El Prat, ya disponen de la capacidad necesaria a medio y largo plazo, y cuentan con el potencial estratégico necesario para un desarrollo relevante dentro del contexto aéreo internacional.
- La gestión en red de AENA, S.A. permite la optimización de procesos, otorga ventajas competitivas de negociación y genera sinergias y economías de escala que son de vital importancia para conseguir que se mantenga como líder mundial en número de pasajeras y pasajeros y favorece la expansión internacional del gestor aeroportuario español.
- Existen en España aeropuertos que, pese a contar con muy buenas infraestructuras e instalaciones, tienen tráficos comerciales muy débiles y modelos de gestión poco segmentados o adaptados a otros nichos de mercado potencialmente relevantes. Además, en algunos casos, la función de accesibilidad en el territorio peninsular de los aeropuertos en cuestión queda sensiblemente neutralizada como consecuencia del notable desarrollo de las redes de transporte terrestre y, en particular, de las líneas ferroviarias de alta velocidad. Garantizar la sostenibilidad del sistema aeroportuario español exige la adopción de actuaciones encaminadas a optimizar su eficiencia.
- En cuanto a la gestión de la navegación aérea, presenta posibilidades de mejora, por lo que se debe hacer el esfuerzo necesario para tomar medidas en relación a la liberalización de servicios de control (torres de control) y a los requerimientos del modelo de Cielo Único, cumpliendo objetivos relativos a eficiencia, capacidad y seguridad, para asegurar su cumplimiento.
- El sector español de la aviación, general y deportiva, tiene un desarrollo considerablemente menor que el correspondiente en otros países europeos de referencia. Hay que tener en cuenta el potencial de dicho sector en un país con unas condiciones geográficas y climáticas favorables, así como su carácter instrumental para determinados segmentos del sector turístico.
- Otro de los sectores con desarrollo inferior al resto de Europa es la aviación ejecutiva o corporativa, para el que hay que tomar medidas que fomenten su actividad para alcanzar los niveles europeos.
- Los trabajos aéreos en España presentan ciertas singularidades, debido a las particularidades geográficas y climáticas, donde los relacionados con la lucha contra incendios y con los servicios de salvamento tienen un alto grado de actuaciones. Estos segmentos están escasamente regulados por la UE, lo que hará necesario reforzar el marco regulatorio y supervisor a nivel nacional.
- Las cifras de carga aérea están por debajo de las de otros países europeos, por lo que se deben buscar medidas que hagan del transporte de carga aérea un sector más eficiente y competitivo para facilitar su desarrollo.



- Las previsiones de crecimiento de tráfico a medio y largo plazo aconsejan establecer estrategias para asegurar su sostenibilidad, tanto en términos de ruido como de emisiones de gases contaminantes y, en particular, de CO₂.

d) En materia de transporte marítimo:

- El sistema portuario español ha venido siendo objeto de un intenso ritmo inversor, cuyo resultado es la elevada capacidad y calidad de sus infraestructuras.
- El Sistema Nacional de Salvamento Marítimo cuenta, a su vez, con una dotación de medios materiales tecnológicamente avanzados que lo sitúan en un muy alto nivel.
- La racionalización de la inversión pública plantea en este contexto la necesidad de poner un mayor énfasis en la optimización de la gestión de los activos existentes.
- El marco regulatorio general del transporte marítimo y de los puertos, definido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre), ha proporcionado estabilidad jurídica al sector. Las áreas en que se plantean nuevas mejoras, en general de carácter operativo y técnico, son principalmente las relativas a la adecuación del marco regulatorio-administrativo con el fin de flexibilizar, simplificar y facilitar la tramitación administrativa para mejorar su eficacia.

e) En materia de intermodalidad:

- La planificación y materialización de las infraestructuras terrestres, desde una visión unimodal y de competencia, ha propiciado una auténtica disfunción en la complementariedad entre modos y un mínimo aprovechamiento de las capacidades del conjunto del sistema de transporte.
- El desarrollo de la intermodalidad en el transporte de viajeros y viajeras no ha experimentado un progreso significativo en los últimos años y se detecta una notable carencia de oferta de verdaderos servicios intermodales: coordinación de servicios, información integrada, venta conjunta, etc.
- Sin embargo, existe un importante potencial de mejora en ámbitos específicos, en base a la puesta en explotación de varias líneas de alta velocidad. De hecho, algunos corredores ferroviarios presentan una coordinación relevante entre servicios de alta velocidad y de tren convencional en algunos nodos de la red.
- Además, se constata un importante potencial de intermodalidad avión-tren de alta velocidad, tanto en sustitución de etapas aéreas por el ferrocarril como en utilización del ferrocarril como modo de acceso o dispersión al aeropuerto. Este potencial es más significativo en los aeropuertos de mayor tráfico de la red y que realizan funciones de interconexión, en particular en el de Adolfo Suárez-Madrid Barajas.
- En el transporte de mercancías, ampliamente dominado por la carretera, es donde existe un mayor potencial de desarrollo del transporte intermodal, en el cual el ferrocarril y el transporte marítimo están llamados a representar un papel estratégico.
- No obstante, los problemas de acceso y conexión del ferrocarril con los puertos, tanto en las infraestructuras como en los aspectos funcionales que afectan a la gestión de la circulación y de los servicios en las terminales ferroviarias en cada puerto, han propiciado un escaso éxito en el avance de la complementariedad de ambos modos.
- Además, siguen existiendo déficits en materia de accesibilidad viaria a los puertos derivados de las interferencias en las redes metropolitanas entre la movilidad urbana y la movilidad de los vehículos pesados con origen o destino en los puertos.



Mantiene, como no podría ser de otra manera, una línea similar a las políticas diseñadas en el marco de la UE y en él se indican los siguientes objetivos generales:

- Promover una movilidad sostenible, compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente. El sistema de transporte debe dar soporte a las necesidades de movilidad de la sociedad española, toda vez que dicho objetivo debe quedar modulado por el atributo de sostenibilidad.
- Así, el respeto al medio ambiente, la viabilidad económica y los efectos sociales deberán estar adecuadamente equilibrados. Desde el punto de vista medioambiental, se integrarán todos los instrumentos regulatorios relevantes en materia de lucha contra el cambio climático, limitación de los efectos del transporte y las infraestructuras sobre la calidad ambiental, emisiones contaminantes y ruido.
- Desde el punto de vista social, se velará por que los efectos de la planificación sean equilibrados en relación con los diferentes grupos sociales, evitando, en particular, efectos regresivos en detrimento de las capas más desfavorecidas de la sociedad, o procesos de exclusión para determinados grupos de población.
- Además, se velará por mantener los más elevados estándares de seguridad operacional en todos los modos de transporte, reforzando la cohesión territorial y la accesibilidad de todos los territorios del Estado a través del sistema de transporte. Enlazando con el objetivo de sostenibilidad social anterior, el sistema de transporte deberá proporcionar accesibilidad al conjunto de la sociedad española y del territorio nacional, incluidos los territorios no peninsulares.
- Bajo esta óptica, las redes de infraestructuras deberán proporcionar una cobertura al conjunto de la geografía española, con unas características adecuadas a las condiciones de la demanda en cada zona y dando soporte a unos servicios de transporte de calidad.
- En particular, y con arreglo a este objetivo, se tendrán presentes de forma especial las necesidades de acceso entre la Península y los archipiélagos, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, así como las conexiones interinsulares.
- En función del punto de vista de la cohesión territorial, el sistema de transporte deberá dar soporte al desarrollo de sinergias entre territorios, incluidas las regiones transfronterizas, sobre la base de las potenciales complementariedades económicas y sociales. Del mismo modo, se articulará, efectivamente y dentro del ámbito de la red transeuropea de transporte, con las redes de otros países.
- Promover la integración funcional del sistema de transporte en su conjunto, mediante un enfoque intermodal, mediante el enlace físico entre las infraestructuras respectivas, la coordinación funcional y de gestión de los servicios, así como el establecimiento de un entorno normativo favorable a la competitividad de la intermodalidad.
- Ello deberá posibilitar una funcionalidad del sistema sin solución de continuidad entre modos. Así, el presente objetivo enlaza e insiste en otros de los anteriormente descritos, particularmente los de sostenibilidad, eficiencia y satisfacción de las necesidades de las y los usuarios.
- En este sentido, y en el desarrollo de este objetivo se analizarán, siempre y en primer lugar, todas las iniciativas posibles y deseables en materia de optimización de la gestión, al objeto de evitar distorsiones en la asignación de recursos.

Se plantea, por ello, la necesidad de dedicar los recursos necesarios para evitar la descapitalización del patrimonio infraestructural, concentrar las prioridades en su puesta en valor y garantizar su conservación y mantenimiento, lo que exige:



- Que la movilización de recursos esté presidida por criterios estrictos de eficiencia y austeridad.
- Resolver las dificultades relacionadas con la viabilidad económico-financiera de algunos gestores de infraestructuras y servicios del transporte, ya sea como consecuencia de una demanda que no alcanza las previsiones de equilibrio contempladas por las restricciones en el crédito, las tensiones continuadas en determinados mercados (como el petróleo, por ejemplo), o por el proceso generalizado de desapalancamiento financiero, tanto en el sector público como en el privado.
- Corregir el reparto modal de la movilidad, ya que existe una fuerte preponderancia de la carretera tanto para pasajeras y pasajeros como mercancías. El ferrocarril, por su parte, ostenta una participación del tráfico reducida y con tendencia a la baja en determinados segmentos, como las mercancías, donde no se han producido inversiones ni actuaciones de calado. El tráfico por ferrocarril únicamente es objeto de recuperación en corredores dotados de alta velocidad. Dicho reparto produce, como consecuencia, ineficiencias económicas y ambientales elevadas, por lo que será necesario tender hacia un reequilibrio modal del sistema.
- Reforzar el desarrollo de los diversos procesos de modernización y mejora de los modelos de gestión en la práctica totalidad de los ámbitos del transporte y sus infraestructuras, con diferentes alcances y grados de desarrollo. Dichos procesos están llamados a mejorar sustancialmente la eficiencia económica del sistema y su competitividad y, por ende, la calidad ofrecida a las y los usuarios y a la sociedad en general.
- Aunque la seguridad del sistema ha venido mejorando en todos los modos, habrá que consolidarla dentro del marco de los nuevos modelos de gestión actualmente en desarrollo.
- A pesar de que la estructuración del sistema de transporte nacional ha contribuido a reforzar su competitividad internacional, en un ámbito cada vez más global, no obstante, se pone de manifiesto la necesidad de completar el desarrollo físico de las conexiones dentro del ámbito de la RTN-T.

CCOO comparte una parte importante del proyecto definitivo en el plan de infraestructuras y transporte para España, en el marco de la necesidad de restablecer el equilibrio entre los distintos modos de transporte; homogeneizar y mejorar las condiciones de transporte en el marco del fortalecimiento de la vertebración y la cohesión territorial y social; lograr la inserción del sistema español de transporte en el ámbito europeo, incluyendo la mejora de las conexiones con nuestros vecinos; el desarrollo de infraestructuras asociadas a los principales centros productivos.... Pero nos preocupa que, para los distintos Gobiernos, una inversión estratégica como ésta para el país no haya tenido la consideración suficiente a la hora de priorizar objetivos con perspectiva de futuro y con efectos directos en la consolidación industrial y de los servicios en el marco del desarrollo económico del país.

1. El reto, conseguir un transporte sostenible, inteligente e integrado, en España

El impulso a la innovación operativa y tecnológica en el sector del transporte constituye una actividad prioritaria para potenciar el liderazgo internacional de la economía española y, para ello, es preciso reforzar la coordinación interadministrativa, la colaboración entre las Administraciones y el sector empresarial, así como con terceros países, imprescindible para que el sector evolucione de manera equilibrada.

El “reto número 4”, contenido en el “Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación 2013-2016”¹⁹, tiene como principal objetivo impulsar el desarrollo de un sistema de transporte y de sus infraestructuras lineales y nodales que utilice eficientemente los recursos y sea competitivo, seguro y

¹⁹ Ha sido elaborado por la Secretaría General de Ciencia, Tecnología e Innovación del Ministerio de Economía y Competitividad. Permite afrontar de forma simultánea y continua el diseño de las actuaciones destinadas al fomento y coordinación del proceso de I+D+i, que comprende desde la generación de las ideas hasta su incorporación al mercado en forma de nuevos productos y/o procesos, mejorando la calidad de vida, el bienestar de la ciudadanía y contribuyendo al desarrollo económico.



asequible, dando soporte a un crecimiento económico equilibrado y a la mejora de la competitividad, reforzando la cohesión territorial y la accesibilidad, y favoreciendo la integración funcional mediante un enfoque intermodal.

Con carácter general las actividades de I+D+i han de contribuir a:

- El desarrollo e incorporación de tecnologías emergentes y tecnologías esenciales facilitadores para la construcción de infraestructuras y vehículos y en especial para el desarrollo de “ciudades inteligentes”, así como el desarrollo de sistemas de posicionamiento, navegación y observación globales.
- El desarrollo de modelos para avanzar, entre otros, en ámbitos de la gestión en tiempo real, la teoría de redes, las conexiones intermodales y la logística.
- El desarrollo de sistemas de transporte que mejoren la accesibilidad de territorios y ciudadanía y faciliten la inclusión de las personas con discapacidad.

Los requerimientos se adaptarán a las especificidades de cada modalidad de transporte identificándose entre las principales prioridades temáticas las siguientes:

i. El desarrollo de tecnologías de la información y sistemas de transporte inteligente, que contribuyan a:

- Aumentar la eficiencia en el transporte y en el uso de las infraestructuras, mejorar la gestión del tráfico y promover y facilitar el transporte intermodal.
- Desarrollar sistemas de información y control en tiempo real, así como sistemas de transporte inteligente para facilitar la intermodalidad del transporte de mercancías (terrestre, marítimo y aéreo), la movilidad cooperativa segura y la ayuda a la conducción.
- Avanzar hacia nuevas soluciones tecnológicas, que aseguren la interoperabilidad ferroviaria y una mayor integración de la red, incluyendo su conexión intermodal marítima.

ii. El desarrollo de técnicas, metodologías y herramientas para la evaluación y reducción de riesgos, implementando planes de contingencia frente a situaciones extremas y desastres naturales o tecnológicos.

iii. El desarrollo de nuevas tecnologías y aplicaciones, basadas en programas europeos de navegación por satélite (EGNOS y Galileo), que garanticen la compatibilidad, interoperabilidad y robustez de las soluciones. Se considera, dentro de este ámbito, el desarrollo de actividades de I+D+i, orientadas a la modernización de la gestión del tránsito aéreo en Europa (Single European Sky ATM Research -SESAR) en el marco de la iniciativa sobre Cielo Único Europeo.

iv. El impulso a la investigación y desarrollo de nuevos **medios de transporte más eficientes energéticamente y/o limpios**, tanto en materia de tecnologías como de combustibles.

v. La investigación y aplicación de **nuevos materiales avanzados para el transporte**, pavimentos y construcción de infraestructuras incluidos los de recuperación y reciclado.

vi. El desarrollo de nuevas tecnologías destinadas a **reducir el impacto ambiental** de los distintos sistemas y medios de transporte, así como la contaminación acústica y medioambiental.

vii. Eficiencia energética, mediante la búsqueda de tecnologías y soluciones innovadoras que permitan adaptar las infraestructuras del transporte al uso eficiente de energías alternativas con objeto de reducir los costes de explotación. Contribuye de forma muy significativa a la elevada dependencia energética externa (próxima al 70%), afectando directamente a la balanza comercial española, cuyo saldo energético alcanza un déficit aproximado de 33.000 millones de euros²⁰.

²⁰ El transporte por carretera representa el 80% del consumo total del sector del transporte y depende en un 98% de productos derivados del petróleo.



En este marco, desde el sector del automóvil se viene apostando por desarrollos de productos más ligeros, más ecológicos y más seguros, donde primen factores como la conectividad, el desarrollo del vehículo autónomo y la sostenibilidad. A finales de junio de 2015 el Consejo de Ministros aprobó la **“Estrategia para el Impulso de los Vehículos de Energías Alternativas (VEA) en España 2014-2020”**. Supone una ampliación de la anterior estrategia 2010-2014, que incluía sólo a los vehículos eléctricos, extendiéndose en esta ocasión a otras tecnologías. También se regula la concesión directa de ayudas para la adquisición de vehículos de energías alternativas, y para la implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en 2016 (MOVEA)²¹ y los incentivos a la adquisición de los VEA (Plan de Impulso al Medioambiente —PIMA Aire— y para la Movilidad de Vehículos Eléctricos —MOVELE—²²).

Después de la aplicación del Plan Movele y el paquete de incentivos para promover la implantación del vehículo eléctrico; se pasó a regular la figura del gestor de carga²³; se crea la tarifa supervalve para incentivar la recarga nocturna de vehículos eléctricos a precios más atractivos. Pues bien, de sus resultados no se sabe nada, una vez transcurridos cuatro años hasta la elaboración de un proyecto dirigido a la implantación y desarrollo del vehículo eléctrico en las ciudades españolas. La viabilidad del coche eléctrico en el medio y largo plazo exige intentar anticiparnos a las necesidades de un mercado masivo de vehículos con esta tecnología. Tanto desde la perspectiva industrial, de infraestructuras de movilidad, como laboral, de empleo de calidad.

Analiza las tecnologías alternativas a los combustibles fósiles y otras actuaciones concretas, estando estructuradas en 30 medidas para situar a España como país de referencia en el sector de las energías alternativas aplicadas al transporte (eléctricos, Gas Licuado del Petróleo GLP, Gas Natural Comprimido GNC, Gas Natural Licuado GNL, biocombustibles e hidrógeno) favoreciendo a la industria vinculada al sector de automoción, todo ello en el marco de los desafíos energéticos y medioambientales actuales.

Según el ministro, la estrategia cubrirá tres pilares o ejes de actuación: el impulso a la **industrialización**, a la **compra** y a la **infraestructura de recarga**:

- Impulsar la industrialización de vehículos con energías alternativas y de los puntos de suministros asociados, con el objetivo de situar a España a la vanguardia del impulso de estas tecnologías. Se recogen medidas para la industrialización de vehículos, componentes e infraestructura de suministro, así como medidas de potenciación de la I+D+i.
- Se definen acciones de impulso de la demanda para conseguir un mercado suficiente que impulse las economías de escala y la oferta, permitiendo consolidar la infraestructura y la industrialización. Recoge medidas de difusión y concienciación de los nuevos combustibles y tecnologías, y medidas de estímulo de la adquisición de vehículos.
- Incorpora medidas para favorecer una red de infraestructura que permita cubrir las necesidades de movilidad de las y los usuarios y así permitir el desarrollo de un mercado de combustibles alternativos.

Actualmente, seis de las 17 plantas de multinacionales ubicadas en España están produciendo vehículos con energías alternativas: dos de ellas modelos eléctricos, cuatro de GLP/AUTOGAS y 2 dos de GNV. A ello se suman modelos de vehículos de tipo cuadríciclos y motocicletas producidos por pequeños fabricantes. También existen empresas fabricantes de equipos para la infraestructura de recarga que han desarrollado importantes innovaciones en dicho ámbito.

²¹ Real Decreto 1078/2015, de 27 de noviembre.

²² Real Decreto 989/2014, de 28 de noviembre, por el que se regula la concesión directa de ayudas del Plan de Impulso al Medio Ambiente «PIMA Aire 4» para la adquisición de vehículos comerciales, vehículos de gas y bicicletas de pedaleo asistido por motor eléctrico. Y Real Decreto 287/2015, de 17 de abril, por el que se regula la concesión directa de subvenciones para la adquisición de vehículos eléctricos en 2015 (Programa MOVELE 2015).

²³ Se modifica la Ley del Sector Eléctrico, a través del Real Decreto-ley 6/2010, introduciendo un nuevo agente con el objetivo de convertir los servicios de recarga energética en una nueva actividad liberalizada. La regulación permite a estas figuras vender electricidad, una actividad hasta ahora restringida a las comercializadoras eléctricas. Así, los gestores son consumidores habilitados para la reventa de energía eléctrica para servicios de recarga energética de vehículos eléctricos.



2. Posición de la industria española

Diversas asociaciones empresariales, que representan a sectores importantes del país, como el de automoción, alimentación o el químico, han señalado sus posiciones en materia de transporte y logística, ya que representa una parte importante de sus costes (15-20%), sobre todo cuando se trata de actividades que acuden a la exportación como referencia especial de su actividad al formar parte de sectores muy globalizados y altamente competitivos.

Ante la necesidad de ganar en competitividad, la logística aparece como uno de los factores clave sobre los que las empresas industriales y de servicios pueden actuar para asegurar un crecimiento rentable y sostenible en el tiempo. En concreto, para el sector de automoción existen los siguientes:

Riesgos y necesidades. A través de una serie de elementos que hacen de la logística de distribución de vehículos y de aprovisionamiento de piezas un factor crítico para la competitividad de la industria de fabricantes de vehículos:

- El incremento de los flujos logísticos de aprovisionamiento, como consecuencia de la creciente externalización de la fabricación de los principales subconjuntos.
- El incremento de los costes logísticos, provocado por la intensificación de las políticas de compras en países de bajo coste, establecidas por las centrales de compra de las casas matrices y el desplazamiento del centro de gravedad de la industria europea de componentes.
- El incremento del diferencial de costes de aprovisionamiento entre plantas de un mismo grupo, derivado de las políticas de proveedor único ("single sourcing") y suministro global ("global sourcing") que, si bien minimizan los costes globales de cada plataforma, perjudican a las plantas periféricas.
- La carencia de centros de decisión en España que dificulta la selección de proveedores locales.
- La situación periférica de España respecto a sus principales mercados.
- El peso de las exportaciones de vehículos respecto al total de la producción.
- La creciente importancia de los plazos de entrega del vehículo en las decisiones de compra de las y los consumidores.
- El alto coste del inmovilizado.

Además, los riesgos asociados a la debilidad de la cadena de suministro se han incrementado como consecuencia de los sistemas de aprovisionamiento tensionados que exige el mercado. Las ineficiencias en éstos pueden derivar en la parada técnica de la producción de las plantas así como repercutir en la decisión de compra la persona consumidora final.

Barreras a la competitividad del sector. La satisfacción de las necesidades de la industria de fabricantes de vehículos requiere soslayar una problemática que se expone a continuación, y que se concreta en una serie de cuellos de botella específicos:

- El transporte ferroviario está infrutilizado como transporte alternativo al transporte por carretera, como consecuencia de una serie de condicionantes: velocidades medias de circulación reducidas, falta de fiabilidad en el servicio en términos de plazos, situación de estancamiento del proceso de liberalización de los servicios ferroviarios, prioridades del transporte de pasajeros frente a mercancías.



- Las infraestructuras ferroviarias no están adaptadas a las exigencias del transporte de mercancías: inexistencia de corredores exclusivos para el transporte de mercancías; diferencias entre el ancho de vía ibérico y el ancho de vía UIC; terminales ferroviarias pirenaicas sin posibilidad de ampliación que limitan la capacidad de conexión con Francia; terminales ferroviarias colapsadas por la carencia de infraestructuras intermodales y de sistemas de gestión de espacio.
- La actual normativa condiciona la competitividad del transporte por carretera: diferencias en la normativa de gálibos restan operatividad a los transportes internacionales, falta de flexibilidad en el establecimiento de los horarios de restricción del tráfico en el entorno de los centros urbanos.
- El transporte marítimo debe potenciarse como alternativa al transporte por carretera: accesos deficientes a los principales puertos dedicados al transporte de automóviles y componentes; insuficiente liberalización de los servicios portuarios que incide en los costes de los mismos; inexistencia de fórmulas que permitan incentivar la utilización de los servicios de Short Sea Shipping.
- Carencia de infraestructuras logísticas de transporte intermodal y deficiencia de las actuales: obsolescencia de las actuales plataformas en los centros urbanos, carencia de zonas de aparcamiento orientadas al transporte por carretera que dispongan de una serie de servicios logísticos asociados.

Por los que esta industria establece las siguientes líneas de actuación:

- **Impulso de corredores de trenes de 750m.** A finales de 2013 se firmó un Acuerdo para el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías por ferrocarril para el sector del automóvil. Se ha realizado un análisis de las infraestructuras actuales y la operativa que se desarrolla en cada una de ellas, quedando identificados los cuellos de botella existentes así como las actuaciones concretas de intervención en dos líneas: adecuación de infraestructuras y mejoras de gestión y calidad. Dentro del Acuerdo se están impulsando grupos de trabajo para el análisis de las actuaciones de gestión e inversión necesarias para incrementar la longitud de los trenes de vehículos y mercancías. Actualmente ya están circulando trenes con más de 700m en varios corredores y se están haciendo pruebas pilotos en otros. Aunque está en fase inicial es un camino que está dando buenos resultados, debiendo continuar esta iniciativa para ir ampliando estos corredores.
- **Creación de fondos de accesibilidad terrestre-portuaria:** A partir del año 2015, con esta posibilidad, se ha creado un fondo para disponer de financiación para accesos ferroviario y renovación de los accesos viarios al puerto. El objetivo de este fondo es que los puertos con beneficios aporten parte de su resultado, a modo de préstamo a largo plazo, para financiar obras de conectividad terrestre del conjunto de los 28 puertos que forman el sistema portuario español. Esto permitirá mejorar la intermodalidad, incrementando así la eficiencia en el transporte y el ahorro de costes para la industria. Debe acelerarse la puesta marcha efectiva de estas inversiones en conectividad terrestre-portuaria.
- **Costes de la estiba:** Una vez que la sentencia del Tribunal europeo es firme y obliga a realizar un cambio de modelo de estiba en España, debe aprovecharse la oportunidad para conseguir un modelo eficiente que responda a las necesidades de la industria española, tanto en flexibilidad como en coste. El sector debe pagar a precios de mercado lo que realmente utiliza del servicio de la estiba.
- **Reducción de tasas portuarias: Continuar con la reducción iniciada introducida en 2014,** y que supuso las siguientes mejoras de competitividad:
 - En terminales, la tasa de ocupación pasa del 6% al 5,5% en actividades portuarias y del 7% al 6,5% en complementarias, adaptándose la tasa de actividad para manipulación y carga de vehículos a los nuevos límites de peso: ≤ 2.500 (2€) y >2500 (4€).



- La tasa del buque T1 pasa de 1,5 a 1,43 euros en la cuantía básica y de 1,3 a 1,2 en la corta distancia.
- La tasa de mercancía T3 disminuye de 3,1 a 2,95 euros en la cuantía básica y en la entrada y salida por tren tiene un coeficiente reductor de 0,5 en lugar del 0,75 anterior.
- La tasa de tránsito T6 pasa de 0,11 a 0,105.
- Desindexación de cuota y base (valor del suelo) en la tasa de ocupación y de la base en la de actividad.
- Modificación del régimen de estimación simplificada de la T3 para los vehículos que se transporten como mercancía que pasan a ser $\leq 2.500\text{kg}$ y $> 2.500\text{kg}$ (antes 1.500).
- **Armonización de calendarios de restricciones de tráfico:** Existen diferentes calendarios en la restricción de tráfico por carretera en las distintas comunidades autónomas, que condicionan la circulación en determinados fines de semana del año o en periodos de vacaciones diferentes. Se busca la forma de reducir el sobrecoste de personal producido por las restricciones en los calendarios y, por otro, la eliminación de disfunciones en el aprovisionamiento de las factorías. Se propone:
 - El establecimiento de corredores internacionales y nacionales que permitan la circulación sin restricción en vías de altas prestaciones y que no afecten a las ciudades.
 - Permitir el retorno en cualquier caso a sus puntos de origen a los camiones fuera de su base.
 - En caso de mantenerse restricciones, armonizar el calendario, evitando aquellas que afecten a una parte del territorio de España e inclusive de la UE.

Desde CCOO, analizando las propuestas realizadas por las asociaciones empresariales de la industria española, debemos dejar muy claro que el aumento de la competitividad que se propugna en el transporte y la logística, de la cual participamos, se centra en el cambio de modelo productivo. Pero nunca puede pasar por la pérdida de empleo, la disminución de los costes laborales o la pérdida de derechos de las trabajadoras y trabajadores del sector, debiendo jugar un papel primordial, el diálogo social, en ese objetivo común del aumento de la competitividad y generación de empleo de calidad en las empresas españolas.

En el sector industrial, como garantía de un cambio de modelo productivo sostenible y sostenido, tampoco podemos continuar con los procesos de privatización de las empresas públicas, que son las únicas que, con una adecuada gestión, pueden garantizar que están al servicio de la mejora de la competitividad y no de sus beneficios económicos, iniciando una reversión de las privatizaciones ya realizadas.

En definitiva, servicios estratégicos para las empresas y la sociedad no pueden dejarse en manos exclusivas del mercado. La Administración, el Estado, debe jugar un papel preponderante a la hora de gestionar las infraestructuras y el desarrollo del transporte y la logística del país si queremos evitar que las fuerzas del mercado eludan el papel de lo que representa un instrumento básico y fundamental para el desarrollo de la economía y de la sociedad en su conjunto, priorizando el beneficio económico sobre el beneficio a la sociedad.



PRIORIDADES DE CCOO PARA EL DESARROLLO DE LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE

Para CCOO la política europea y española en el transporte se marcan como objetivos: conseguir un transporte sostenible, inteligente e integrado. Para ello deberá promover una movilidad sostenible, compatibilizado sus efectos económicos y sociales, garantizando el respeto al medio ambiente, la viabilidad económica, mientras que los efectos sociales deberán ser adecuadamente equilibrados.

España parte con un grave déficit, que es la fuerte decantación hacia el transporte por carretera, tanto de las personas como de las mercancías, con relación a la media europea y mundial por lo que el esfuerzo para alcanzar una intermodalidad adecuada y poder cumplir con los compromisos adquiridos y fijados, tanto europeos como españoles, obliga a un sobreesfuerzo en modificar la actual situación de reparto modal.

Desde CCOO compartimos los objetivos generales que se señalan en el Libro Blanco del Transporte para 2050, al igual que el PITVI, pero entendemos que deben ser mucho más ambiciosos en los aspectos sociales. No podemos olvidar que para este sector sea sostenible es necesario que también lo sea socialmente, cuestión que, como casi siempre, no se tiene en cuenta. Por ello, creemos que se debe avanzar más. Si es importante un espacio único europeo de transporte, también lo es que lo sea socialmente, no permitiéndose el dumping social y que los avances en competitividad no tengan como exclusiva referencia las condiciones laborales de las trabajadoras y trabajadores de este sector.

Por ello desde CCOO realizamos las aportaciones siguientes:

- Mostrar coherencia en cuanto al diálogo social.
- Presentar iniciativas para cortar las prácticas de dumping social.
- Que se apliquen y controlen el Reglamento sobre el cabotaje.
- Controlar la distribución de autorizaciones de transporte a terceros países.
- Un marco legal de la UE y España coherente y sin vacíos jurídicos para el transporte (en particular, un tiempo de trabajo sectorial de aplicación a todos los conductores profesionales, la integración de los vehículos ligeros de transporte de mercancías en toda la legislación sobre el transporte por carretera, una legislación para facilitar la eliminación de los falsos autónomos en el sector).
- La salud y la seguridad profesional de las y los conductores como elemento clave de la seguridad de los conductores, de las mercancías, de los viajeros y usuarios de la carretera.
- Una aplicación reforzada en materia de faltas y sanciones. Con un nuevo enfoque de la inspección de transporte, que contemple una mayor coordinación de las tres “t” (Tráfico, Trabajo y Transportes), con mayor coordinación europea y que incluya las nuevas prácticas y operativas fraudulentas de las empresas, que vulneran la legislación aplicable en cada país, para ejercer el dumping social.
- La recopilación de datos y estadísticas que permiten elaborar una política eficaz de reducción de los accidentes de tráfico en los cuales se implican algunos vehículos industriales de transporte de mercancías y personas.



- Inversiones en zonas de estacionamiento y descansos seguros, accesibles y asequibles para los conductores profesionales.
- Garantizar la formación de las y los conductores, para responder a las exigencias futuras de las nuevas tecnologías en el sector y control de su correcta aplicación.
- Comprometerse para que una parte de las medidas de modernización del sector sea utilizada para mejorar las condiciones de trabajo, las normas de formación, la imagen y el poder de atracción de la profesión.
- Para CCOO “todas las personas que trabajan y viajan en los sectores del transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo, se enfrentan a amenazas similares, como resultado de la desreglamentación, la privatización y la liberalización, lo que requiere la defensa de servicios fundamentales, los empleos y las condiciones laborales, además de los derechos de quienes trabajan en ellos”.
- Desde CCOO se apoya la Iniciativa Ciudadana Europea, que pide “UN TRANSPORTE JUSTO EN EUROPA”, por la que se reclama a la Comisión Europea (CE) que proponga medidas que garanticen la competencia leal en el sector del transporte y que se asegure de que las trabajadoras y trabajadores reciben un trato equitativo.

Así mismo, y coincidiendo con los objetivos nacionales y europeos, CCOO apuesta por la intermodalidad como factor fundamental para lograr ese transporte sostenible, inteligente e integrado, por lo que debemos anteponer soluciones puntuales y economicistas a los objetivos prioritarios. En este sentido, es de reconocer el profundo desarrollo de conocimiento tecnológico que incorpora la participación de la industria española en la producción de trenes de alta velocidad, junto a los líderes mundiales en fabricación de material rodante, pero debemos empezar a relativizar las cuantiosas inversiones en el AVE (ya somos el primer estado europeo en kilómetros y en porcentaje), debiendo trasladarse hacia las apuestas recogidas en las redes transeuropeas y de cercanías.

Más aún cuando la política ferroviaria, desde hace más de 10 años, basada en la imagen del AVE, ha desasistido servicios como cercanías, regionales y mercancías, que sufren ahora las consecuencias con servicios precarios. Además, hay que señalar que España es el segundo país del mundo con más kilómetros de línea de alta velocidad, después de China. Y es el país de Europa con menos trabajadoras y trabajadores en las empresas ferroviarias, lo que indica la necesidad de un cambio radical de estrategia hacia el objetivo de equilibrio modal en los transportes.

Por ello, CCOO considera que se debe priorizar el desarrollo de la red transeuropea de transporte (TEN-T), especialmente los corredores ferroviarios o proyectos prioritarios, aprobados por la UE para España, es decir, el corredor del Mediterráneo, del Atlántico y el corredor Central que deben ser los ejes donde descansa el desarrollo intermodal del transporte.

Al mismo tiempo, es imprescindible, y básico, una apuesta decidida y real por el transporte de las mercancías por ferrocarril, incluyendo el desarrollo de las autopistas ferroviarias, al igual que el resto de interconexiones con los otros modos de transporte, incorporando la aplicación de las nuevas tecnologías de la información y comunicación, así como la transformación de la logística dirigida hacia la Industria conectada o Industria 4.0.

En este marco y en un contexto del desarrollo de la globalización, como el que estamos viviendo, que requiere satisfacer la demanda de intercambios exigidos por la ciudadanía y la economía, CCOO apuesta por el sector del transporte y la logística como instrumento imprescindible para sustentar sectores claves para España como la industria, el turismo y el comercio. Por ello, debe ser referencia



obligada para los Gobiernos el posicionar políticas de infraestructuras, de transportes y logística, desde una perspectiva integral y en sus diferentes modos: carretera, ferrocarril, mar y aéreo.

La logística integral significa, precisamente, la integración de todas estas actividades en las que intervienen las distintas áreas de la empresa e incluso relaciones con los distintos agentes implicados en el mercado de servicios logísticos y transporte, como operadores logísticos, proveedores y clientes, así como todos los aspectos relacionados con las iniciativas públicas y privadas para mejorar la competitividad del ámbito industrial, mediante infraestructuras de transporte, mejoras en el flujo de mercancías, favorecer la intermodalidad y cumplimiento de las políticas medioambientales.

La actividad logística incide directamente en la producción y transacciones comerciales, por lo que supone un factor esencial y diferenciador en la eficiencia empresarial y una de las fórmulas para generar una ventaja competitiva en la empresa, generando un valor añadido.

Esta influencia se deriva del hecho de que la cadena logística es el nexo de unión entre materias primas, producción y mercados. Más aún cuando éstos se internacionalizan y se convierte en el elemento vertebrador de la mejora de la competitividad del tejido productivo. La sostenibilidad es una condición indispensable para el futuro, no sólo por las regulaciones europeas y nacionales sino también por los grandes ahorros que una logística más verde aporta.

La Industria 4.0 añadirá una mayor complejidad a las cadenas de suministro que tendrán que ser capaces de evolucionar en igual medida. Pero las mismas tecnologías que permiten hablar de Industria 4.0 están revolucionando también la logística, pudiendo hablar de la Logística 4.0. El Internet de las Cosas permite que la mercancía disponga de sensores para monitorizar la temperatura, la humedad, la geolocalización, etc.

Actualmente la combinación de sistemas como el RFID²⁴ activo con sistemas de geolocalización y redes de comunicación inalámbricas ya están permitiendo monitorizar las mercancías en tiempo real y tomar decisiones de forma remota en base a los datos recibidos. Pero, en el futuro, a medida que las tecnologías aplicadas a la trazabilidad se abaraten, cada palet o cada producto podría llevar su propio dispositivo conectado e ir transportados en contenedores inteligentes que permitan adaptar automáticamente los niveles de temperatura y humedad en función del estado actual de la mercancía, así como detectar automáticamente defectos en las cargas o proponer rutas de transporte más apropiadas en función cada destino, tipo de carga o fecha de caducidad.

La Internet Física es una iniciativa internacional para desarrollar un sistema abierto de logística global. En la Internet de la información, diversos estándares y protocolos definen cómo se transportan los datos, dividiéndolos en paquetes de forma que cada uno siga la ruta más eficiente hasta su destinatario. La Internet Física sigue una aproximación similar, en la que en lugar de paquetes de datos tendremos contenedores estandarizados donde viajará la mercancía, facilitando el manipulado, almacenaje y transporte de forma eficiente y sostenible a través de todos los participantes de la cadena logística. Estos contenedores se beneficiarán de las tecnologías de la información para estar monitorizados constantemente en tiempo real así como para ser transportados siguiendo las rutas más apropiadas para cada destino y tipo de mercancía.

En este marco, las inversiones deben reorientarse, dando prioridad a los medios más respetuosos con el medio ambiente, a la finalización de las redes básicas de interconexión, garantizando su mantenimiento y conservación, así como a la mejora y ampliación de los aspectos de interoperabilidad entre los diferentes sistemas de transporte.

²⁴ Etiquetas automatizadas de identificación y localización de cada artículo o lote.



1. Marcos de actuación para el transporte intermodal

Para CCOO, en el sector aéreo debe tenerse en cuenta que en la actualidad el transporte de pasajeros —y muy especialmente el turismo— son su fuente primordial de carga, mientras que en las mercancías suelen ser cargas exiguas, poco pesadas y de alto valor añadido. Por ello, entendemos imprescindible la conexión vía velocidad alta o ferrocarril de altas prestaciones (de forma que puedan circular tanto viajeros, como mercancías), de los aeropuertos con los centros urbanos. De la misma forma que debemos avanzar en el desarrollo del Cielo Único, unido a una mayor eficiencia en la gestión de los aeropuertos españoles.

Así mismo, es preciso reiterar que cualquier plan estratégico de transporte, como es el PITVI, debe de avanzar en la defensa de las empresas públicas existentes e incidir en mejorar su gestión, para que el servicio público que prestan, sea de la mejor calidad posible, con la mayor eficiencia y eficacia, que garantice no sólo el futuro de este servicio público, sino que preste al conjunto de la sociedad y al resto de sectores, como por ejemplo el sector industrial, los servicios necesarios para su desarrollo y mejora de la competitividad, como es el caso de las mercancías por ferrocarril. En el que no sólo consiste en mantener las empresas públicas que lo prestan, sino en mejorar su gestión de tiempos, cargas, infraestructuras, etc., de forma que se avance en el reequilibrio modal y dote al sector industrial un transporte rápido, ágil y económicamente rentable.

El sistema portuario español, formado por Puertos del Estado y 28 Autoridades Portuarias —en virtud de las inversiones realizadas en infraestructuras portuarias durante los últimos 15 años—, goza actualmente de una sobrecapacidad en los muelles para el almacenamiento y tránsito de mercancías, que permite absorber crecimientos continuados de tráfico, al menos durante las dos próximas décadas, por lo que las inversiones prioritarias deben orientarse a la conexión intermodal entre los puertos y el ferrocarril.

Para lo que resulta fundamental que las actuales y futuras Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) no se destinen básicamente como zona segunda y anexas a los puertos para el almacenamiento de mercancías de larga estancia, al ofrecer un menor coste que el suelo portuario, sino que sirvan prioritariamente como distribuidores logísticos e intermodales rápidos y eficientes para el tránsito y distribución de las mercancías, alejadas de los núcleos urbanos y próximas a la red ferroviaria y de carretera con las que deben conectar, priorizando aquellas en las que se condense un mayor tráfico exportador en torno a las áreas más industrializadas y también con aquellas Administraciones Públicas que su hinterland, o esfera de influencia, penetre de forma más importante en los principales núcleos de consumo.

Para ello, resulta insuficiente el Fondo de Accesibilidad constituido por Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, con cargo a sus beneficios, que además de restar competitividad a estos eternizarían la puesta en funcionamiento de las necesarias conexiones ferroviarias y de carretera que precisan. Por lo que resulta imprescindible una mayor aportación económica con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, que puedan ofertar en el corto plazo el inmediato traslado de las mercancías de los puertos a las ZAL y de estas a través de la red ferroviaria a los puertos secos situados en las proximidades de las grandes áreas industriales, y/o de consumo, para complementar su distribución en el corto recorrido a través de camiones.

Desde CCOO, no compartimos la necesidad señalada por la industria al respecto de la necesidad de mayor liberalización de los servicios portuarios. En lo relativo a la Estiba, es imprescindible superar la Sentencia del Tribunal Europeo, huyendo de cualquier tentación de desregulación o precarización laboral y buscando el acuerdo mediante el necesario dialogo social entre la Administración, la patronal



y los sindicatos, que garantice la paz social. Máxime, si tenemos en cuenta que el precio medio del TEu en España es de 63,16 euros, lo que nos sitúa en costes competitivos y por debajo de los principales países de nuestro entorno, como son los Países Bajos (62,5 Euros/Teu), Reino Unido (81,33 Euros/Teu), Alemania (83,90 Euros/Teu) e Italia (84 Euros/Teu), que, sin duda, se verían beneficiados por un periodo de conflictividad en los puertos españoles.

Más que seguir rebajando, una y otra vez, las tasas de los servicios portuarios, que pondrían en grave riesgo a un número importante de Autoridades Portuarias, por no poder cubrir sus gastos corrientes, con unos ingresos por tasas cada más bajos, resulta imprescindible crear mecanismos de control, a través de los cuales se verifique si las sucesivas rebajas de tasas ya efectuadas —la última en el año 2014— han sido repercutidas a los cargadores y al usuario final, ya que en muchas ocasiones las citadas rebajas tan solo sirven para que el intermediario obtenga unos mayores beneficios, al no repercutirlas en éstos y, en consecuencia, no se consigue el objetivo de mayor competitividad deseado.

Por otra parte y en materia de seguridad y de optimización de recursos, sería exigible, y a la vez recomendable, que el control del tráfico marítimo y terrestre, se adecue a lo establecido en el RDL 2/2011, de acuerdo con el cual debería ser prestado directamente por los organismos públicos de los puertos mediante la incorporación a estos de la empresa pública SASEMAR, que cuenta con personal magníficamente formado y que comparten espacios físicos con las AAPP, ya que no es de recibo que se sigan prestando por la Corporación de Prácticos.

2. La industria del automóvil y el desarrollo tecnológico

En el año 2014 el sector de automoción español se posicionó como el tercer motor económico del país, detrás del turismo y la industria agroalimentaria, de tal forma que la fabricación de automóviles y de equipos y componentes, ha pasado a tener un peso relevante. En las factorías españolas se fabrican 40 modelos diferentes de los cuales 24 son turismos, 3 todoterreno, 9 comerciales y 4 industriales. Las inversiones realizadas —que en los últimos doce meses han propiciado la producción en territorio español de nada menos que 13 nuevos modelos— y previstas crean expectativas de generar capacidad industrial al menos para los próximos siete u ocho años de producción y de trabajo.

Los coches y vehículos industriales fabricados en España pesan en el conjunto de las exportaciones del país un 16,5%, ocupando el segundo lugar detrás del sector de bienes de equipo y por delante de la alimentación. De tal forma que el peso de la industria española la sitúa en el octavo lugar a nivel mundial y en el segundo puesto europeo, ocupando la primera posición de la fabricación de vehículos comerciales.

La participación de la industria sobre el PIB se cifra en el 7%, frente al 10,4% que llegó a tener en el año 2000, y el 8,7% del empleo, frente al 11% que llegó a representar en ese mismo año. Las nueve empresas instaladas en España, repartidas en 17 plantas por el territorio nacional, han ido relegando en los fabricantes españoles de componentes la labor de innovar y desarrollar nuevas tecnologías para el equipamiento de los vehículos.

La tradicional fortaleza exportadora española también ha ayudado a los resultados de la producción de vehículos, situación que viene condicionada por el sistema intermodal que se configure en Europa y en España. La gran variedad de modelos han favorecido el capítulo exportador hasta el punto de que, en solo dos años, las empresas españolas han conseguido 30 nuevos destinos compradores, llegando a 120 países, constituyendo la diversificación uno de los factores del éxito de las exportaciones.



Respecto al empleo, la cadena de valor del sector acumula cerca de los 300.000 empleos directos en el país, acumulado casi el 70% el subsector de componentes. A los que hay que añadir el empleo en el sector de los concesionarios autorizados, más de 122.000 puestos de trabajo directos, y las empresas de las redes secundarias, con más de 42.000 personas. Con 1,5 millones de empleos vinculados al desarrollo de esta industria en la economía española.

Desde CCOO, entendemos que los tiempos del sector de automoción no lo marcan los problemas de situación de los mercados, ni la duración de la crisis financiera, sino la calidad de los automóviles, la eficiencia del combustible, la seguridad y el precio. El futuro se encuentra en la capacidad de innovar y concentrarse para mejorar la cadena de suministro y diseñar procesos de producción y productos más eficientes, que limiten las consecuencias medioambientales de su utilización.

Para el sindicato se establece la prioridad en el cambio del modelo productivo, con procesos organizativos diferentes a los actuales, con modificaciones estructurales que aseguren la viabilidad de las empresas y del empleo en el futuro. En este marco, se apuesta por duplicar en el corto plazo la producción de vehículos con energía alternativas. También existen empresas fabricantes de equipos y componentes de automoción para la infraestructura de recarga que han desarrollado importantes innovaciones en dicho ámbito. Entre los retos para la industria de automoción y del coche del futuro van a tener como principal referencia:

- La eco-eficiencia, que implica el rediseño de los automóviles para cumplir las restricciones medioambientales establecidas por los gobiernos, lo que conlleva la disminución de la resistencia aerodinámica sin sacrificar la refrigeración y la comodidad en la cabina, o la reducción del peso del vehículo, manteniendo las necesidades específicas de fuerza y resistencia.
- La tecnología punta, hacia el coche autónomo o sin conductor que ya han anunciado siete compañías. A través de la simulación, los ingenieros pueden realizar el modelado del vehículo entero como un único sistema, mediante una plataforma desde la que cientos de ingenieras e ingenieros de una misma compañía, empleadas y empleados en diferentes países, trabajan de forma conjunta.
- La electrónica de las cosas, mediante interfaces inteligentes acoplados a los vehículos (radio satélite, unidades GPS, pantallas táctiles integradas en los cuadros de mandos o en los reposacabezas) Componentes como las llaves o los cierres de ventanas y puertas se activan a través de software, los indicadores de consumo, kilometraje y emisiones, transformando al vehículo en un ordenador con ruedas.
- En el top de las tendencias, las “pruebas in-silico” (en ordenador) relegan a las “pruebas in-vivo”, con lo que se consigue la optimización del diseño tras simular y observar el comportamiento del vehículo, de cada uno de sus componentes como parte de un sistema más grande, en todo tipo de condiciones externas y escenarios reales, consiguiendo, al mismo tiempo, de forma más rápida y a un coste eficiente, sacando el mayor partido a la inversión en innovación.

En cuanto a la siniestralidad, las medidas implantadas están relacionadas con la concienciación y comportamiento de los conductores y de las conductoras, con el reforzamiento de la seguridad en los vehículos y viales, y en la mejora de las condiciones laborales. Las víctimas de la carretera suponen un coste económico y sobre todo humano. La calificación de trabajo penoso y peligroso que tiene la profesión de conductor, aconseja también el establecimiento y aplicación de coeficientes reductores a la edad de jubilación para que este colectivo pueda abandonar la actividad en condiciones mínimamente dignas, así como el reconocimiento de un cuadro específico de enfermedades relacionadas con el trabajo que habitualmente desarrollan, cuyas patologías son objeto del envejecimiento prematuro que sufren.



Al mismo tiempo, CCOO entiende que la reciente autorización de la circulación de los megacamiones en España, en aras de una supuesta competitividad, se ha realizado minimizando sus consecuencias y adoleciendo de una gran indefinición desde el punto de vista técnico, social y de mercado, ya que es inevitable su impacto sobre las finanzas públicas; el deterioro económico y del empleo que se producirá en las empresas de transporte y logística, así como los efectos socio laborales que se puedan producir y los posibles incrementos de siniestralidad.

Esta medida además, va en contra de las políticas aprobadas en aras de una mayor eficiencia en el transporte, tanto en Europa como en España. Sería poco menos que dejar sin sentido todas las enormes inversiones realizadas y pendientes de realizar fijadas por la UE en su proyecto de redes transeuropeas y en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) en vigor, en cuanto a la necesidad de favorecer el incremento del transporte de mercancías por ferrocarril y de una apuesta decidida por la intermodalidad.

3. Movilidad sostenible y accesible al puesto de trabajo

Un plan de movilidad sostenible consiste en un estudio técnico desde el conocimiento riguroso de la situación de la movilidad en un determinado ámbito de actividad humana. El objetivo prioritario debe ser garantizar el derecho a una movilidad universal, sostenible y segura de las trabajadoras y trabajadores, es decir: reducir la dependencia del vehículo privado; avanzar en la implantación de servicios de transporte colectivo; mejorar la seguridad viaria del espacio público y de las distintas redes de movilidad; y fomentar la accesibilidad a pie, en bicicleta o en sistemas de uso más eficiente del automóvil.

Para CCOO, un elemento que incorporaría una mayor competitividad sería la creación de una red nacional de centros intermodales e infraestructuras complementarias al transporte, elaborando proyectos conjuntos con el ferrocarril, los puertos y los aeropuertos. El transporte por carretera tiene la ventaja de ser el socio idóneo y complementario de los otros modos, siendo el más utilizado.

Las infraestructuras deben facilitar la integración de los servicios logísticos, ayudar a las economías de escala y descongestionar los núcleos urbanos. Bajo el lema “calmar el tráfico” en las ciudades se debe seguir apostando por el uso del transporte público, la construcción de aparcamientos disuasorios en los accesos a los centros de núcleos urbanos, mejor gestión del parking en las estaciones ferroviarias de cercanías y estaciones intermodales, peatonalización de calles, potenciar microbuses en las almendras centrales de las ciudades y generalizar la electrificación del transporte, considerada una de las principales estrategias de CCOO en las políticas energéticas y medioambientales.

Junto con la adopción de una normativa de movilidad sostenible que dedique especial atención a la movilidad al trabajo, con medidas del tipo de las que viene defendiendo el sindicato en este ámbito: dotación suficiente de transporte público en el conjunto de las áreas metropolitanas con tarifas que incentiven su utilización y garanticen su acceso a toda la población y el desarrollo de carriles de uso exclusivo para este transporte público en los accesos a las grandes ciudades. Complementado, todo ello, con el impulso del transporte no motorizado (bicicleta y peatonal). Sin olvidar las actuaciones que reduzcan la expansión urbanística y alternativas que disminuyan la necesidad de movilidad.

Además, la adquisición de concienciación pública es fundamental para el éxito en la implantación de planes de transporte alternativo al centro de trabajo y que ayuden a paliar las consecuencias negativas (sociales, económicas y medioambientales) de la congestión del tráfico. Es básico formar a las y los conductores profesionales y particulares sobre actuaciones prácticas en la conducción eficiente de



los vehículos, de forma segura y a la vez reducir los consumos produciendo menor impacto en la atmósfera. Desde la actuación del sindicato, las propuestas vienen pasando por:

- Incorporar la movilidad sostenible y la accesibilidad al puesto de trabajo en las estrategias de actuación y de negociación colectiva, de forma prioritaria, así como en la evaluación de los riesgos laborales.
- Profundizar en el estudio de los accidentes in itinere y del tráfico en horario laboral, así como en la incidencia de los factores psicosociales y de la organización del trabajo en la accidentalidad.
- Participar proactivamente en la elaboración de planes de movilidad en las empresas y centros de actividad laboral.
- Impulsar la creación de oficinas para la promoción del transporte público colectivo en el acceso a los centros de trabajo, en coordinación con las autoridades de transporte metropolitano y las empresas de transporte.
- Hacer el seguimiento de las actuaciones impulsadas y valorar su grado.
- Proponer medidas de actuación en materia de movilidad sostenible.
- Garantizar la convivencia entre la movilidad de las personas y el transporte de mercancías.
- Trabajar de forma coordinada con las Administraciones para que los nuevos planes de ordenación urbanística tengan en cuenta la movilidad de las trabajadoras y trabajadores.
- Facilitar información y materiales divulgativos a las trabajadoras y trabajadores, sobre movilidad sostenible y las actuaciones que fomenten el uso eficiente del vehículo privado, la utilización del transporte público, la movilidad a pie y en bicicleta, etc., apoyar la implantación del coche compartido.

Por parte de las empresas es necesario, en primer lugar, que estén comprometidas con el reto de reducir la accidentalidad laboral de las y los trabajadores. Asimismo, es fundamental que reconozcan el hecho de mejorar la movilidad cotidiana de sus empleadas y empleados como una cuestión íntimamente relacionada con su actividad económica y productiva. El tiempo de transporte debe ser considerado como tiempo laboral, por lo que acceder en condiciones saludables redundaría de forma muy positiva en el rendimiento de las y los trabajadores y, como consecuencia, en el balance económico de las empresas.

En cuanto al papel de las Administraciones, desde CCOO se vienen impulsando la constitución de Mesas de Movilidad como órgano de participación y concertación de los diferentes agentes implicados en la movilidad en polígonos industriales: Administraciones Públicas locales (ayuntamiento y diputación), instituciones con responsabilidades en la gestión y planificación de la movilidad, representantes de las empresas y las trabajadoras y trabajadores, y operadores de transporte.

Al mismo tiempo, el BOE ha publicado la resolución de la Dirección General de Tráfico en la que se recoge la clasificación del parque de vehículos correspondiente al 50% más limpio (unos 16 millones). Establece el distintivo ambiental aplicando el “Plan Nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera 2013-2016 (Plan Aire)” en el que se afirma que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno tienen en el tráfico rodado la principal fuente de emisión en las grandes ciudades y propone la clasificación de los vehículos en función de los niveles de contaminación que emiten.

Esta medida tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz en políticas municipales, tanto restrictivas de tráfico en episodios de alta contaminación, como de promoción de nuevas tecnologías a través de beneficios fiscales o relativos a la movilidad y el medio ambiente.



La clasificación de los vehículos está consignada en el registro nacional de vehículos de la DGT y a la misma podrán acceder en tiempo real los organismos con competencia en materia de movilidad, seguridad vial, tributaria o en medio ambiente y se detalla a continuación, mediante cuatro clasificaciones: Cero Emisiones (vehículo eléctrico), ECO (híbridos), C (turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y diésel a partir de 2014.) y B (turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero del año 2000 y de diésel a partir de enero de 2006).

En todo caso, resulta imprescindible que los distintos agentes implicados en la implantación de un modelo de movilidad más sostenible —administración, sectores empresariales, sindicatos, operadores de transporte y los propios trabajadores/as— colaboren para progresar en la concertación de posiciones y la búsqueda de soluciones consensuadas.

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DE CCOO

La industria española se encuentra sujeta a cambios estructurales y reestructuraciones profundas que deben ser acometidos en todos sus ámbitos. Donde, previsiblemente, los procesos de localización, relocalización y externalización continuarán produciendo efectos sobre la cantidad, la calidad del empleo y las condiciones laborales. El problema al que se enfrenta la industria no es únicamente la desindustrialización tradicional, sino la ausencia de iniciativas que sustituyan esa erosión de un sector esencial en cualquier economía.

Situación que exige, en consonancia con la toma de posición en esta materia en el marco comunitario, una respuesta cohesionada y colectiva en la definición y diseño de una política industrial sólida, para lo que es imprescindible abrir un marco de diálogo social que incite a confluir en una apuesta que supere los períodos marcados por las legislaturas de los gobiernos y que se acompañe por un Pacto por la industria, con una vigencia bastante superior a la marcada por los procesos legislativos.

Pero, antes, la industria debe superar las deficiencias estructurales de la economía española, situación que se remonta a la reconversión industrial de la década de 1980. Época que marcó el descenso del peso de los sectores industriales en la economía a favor de los servicios, debilidades estructurales que se han puesto en evidencia durante la actual crisis. Como es imprescindible el abrir una nueva etapa de diálogo y concertación social que favorezca el cambio de ciclo económico, la creación de empleo, la cohesión social y establezca las pautas para definir un futuro cambio de modelo productivo. En concreto, la industria española requiere de actuaciones dirigidas hacia:

- Que el sector público ejerza de liderazgo en la nueva apuesta por la industria y una visión integral de los sistemas productivos y de servicios.
- Una mayor inversión productiva para ganar en competitividad y reforzar nuestra actividad exterior.
- Unas políticas fiscales incentivadoras de la inversión productiva directa.
- La necesidad de articular las políticas horizontales (I+D+i, formación, internacionalización, infraestructuras, etc.) con las políticas sectoriales específicas, dada la creciente transversalidad entre los distintos sectores industriales.
- Medidas contra las carencias y déficit en I+D, con mayor participación del capital privado y mayor coordinación territorial en actividad industrial.



- Una política en materia de innovación industrial, acompañada de políticas de cualificación y formación profesional en los ámbitos productivos.
- Fijar prioridades sectoriales y enmarcar las estrategias en la apuesta por sectores de futuro, orientándolas hacia los mercados emergentes.
- Favorecer un cambio en la estructura de la PYME, mediante su desarrollo tecnológico y facilitándole el acceso al crédito y reforzando, como factor de competitividad, el tamaño de las empresas y la internacionalización del aparato productivo (empresas exportadoras).
- Poner la energía al servicio de la industria, mediante un sistema energético más eficiente y equilibrado en su mix de producción, que facilite un mayor autoabastecimiento e independencia energética y, por tanto, mayor seguridad en el suministro.
- El mantenimiento y desarrollo de las infraestructuras básicas —industriales, de transporte y comunicación—, acabando con los ajustes en la inversión pública, de forma que sea constante y sin recortes.
- La disposición del sistema bancario a financiar proyectos de futuro.
- La continuidad en la políticas industrial con una visión a largo plazo.
- Revitalizar la formación profesional, buscando su implicación hacia el tejido productivo, conforma el decálogo de medidas para generar el suficiente empleo y riqueza en el país, y colocarnos entre los mercados de mayor competitividad del mundo.
- Y la puesta a disposición de diagnósticos sectoriales específicos, con participación de los agentes económicos y sociales, en observatorios y grupos estratégicos.

Para CCOO el cambio de modelo productivo precisa de reformas estructurales. Un enfoque holístico e integrador por parte de las instituciones y del resto de agentes, se perfila como el elemento más sólido en la construcción de este nuevo modelo. Por consiguiente, entiende que las políticas macroeconómicas son necesarias para la reorientación y, dentro de éstas, las políticas laborales deben jugar un papel esencial en este proceso con el objeto de abordar las deficiencias actuales de calidad en el empleo como son la temporalidad, la baja cualificación y la formación, entre otras. El diálogo social y la negociación colectiva deben contribuir como pivotes para abordar las reformas necesarias en los diferentes sectores productivos con el objetivo de un cambio de modelo.

Y uno de los principales objetivos del cambio de modelo productivo es el incremento de valor añadido, elevando la competitividad de las empresas y sectores, consiguiendo mayor riqueza con un reparto más justo entre los beneficios que obtienen las empresas y la remuneración salarial que perciben las trabajadoras y trabajadores.

Las inversiones en investigación, desarrollo e innovación son esenciales para competir en el mercado mundial, creando nuevos productos. Por lo tanto, la innovación es uno de los pilares para que los bienes y equipos aumenten la productividad del capital a través de la exportación, generando nuevos diseños, diferenciando las capacidades de los productos y mejorando la calidad de los mismos.

Para ello, se hace fundamental avanzar en un transporte y logística sostenible e inteligente, con mejor eficiencia energética, con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, que aumente la cohesión social y genere empleo de calidad. Por lo que, desde CCOO, proponemos avanzar en las políticas de transporte y la logística, definidas a nivel europeo y español, con un incremento de aplicación de los aspectos sociales y laborales, donde el empleo sea una de sus prioridades así como los objetivos de la Estrategia Europa 2020.



Al mismo tiempo, el sindicato entiende que el transporte debe tener como objetivos específicos y prioritarios, garantizar la movilidad de las personas y bienes en las mejores condiciones sociales, ambientales y de seguridad posibles. Crear redes modernas, que fortalezcan la cohesión económica y social, el buen funcionamiento del mercado interior, la cooperación y la vertebración territorial, todo ello con criterios de eficiencia económica e interés general.

Para CCOO, reducir la necesidad de desplazarse, que no su posibilidad, y orientar la demanda hacia modos más eficientes de transporte reducen el consumo de energía, la contaminación atmosférica y el ruido, la ocupación espacial, el tiempo de desplazamientos, el número de accidentes; exigen inversiones más eficientes en infraestructuras y una mejora general de habitabilidad en la ciudad. Todo ello, debe incorporar una transición justa, desde el actual modelo energético vinculado al transporte sostenible y justo.

El sector del transporte supone casi la mitad de la demanda energética. Las ganancias en eficiencia de motores se neutralizan por el mayor número de vehículos con más desplazamientos y más largos. Deben promoverse la electrificación del transporte, mayor eficiencia a través del reequilibrio modal y la intermodalidad, procurar reducir la necesidad de desplazamientos y poner en valor la proximidad. También nuevas generaciones de biodiésel, que no compitan por suelo fértil con los cultivos alimentarios, están llamadas a jugar un importante papel en sectores de difícil electrificación, como la aviación.

CCOO cree que se debe avanzar con carácter urgente en la intermodalidad, sobre todo en el transporte de mercancías. Para ello dotar de las infraestructuras de intercambios modales y las conexiones entre ellos, la inversión en la aplicación de las TIC significa una garantía para el incremento de la competitividad de la industria y el resto de sectores.

Las inversiones deberán reorientarse, dando prioridad al transporte ferroviario de mercancías y convencional, finalizar las redes de interconexión o ejes estructurantes y la conversión de la red de carreteras, aéreo, marítimo y fluvial, dentro del contexto de desarrollo sostenible. Ahora bien, para que este cambio de tendencia sea realista se tienen que dar las condiciones necesarias para facilitar la interoperabilidad entre los diferentes modos de transporte. Hay que lograr mayor operatividad y capacidad de los otros medios de transporte (ferrocarril, mar y aéreo) más respetuosos con el medio ambiente.

Se debe dar prioridad a la inversión en actividades anexas al transporte, como mejoras de señalización, desarrollo de sistemas inteligentes de transporte, los centros nodales, la interconexión con puertos, aeropuertos y ferrocarriles, aparcaderos ferroviarios, eliminación de cuellos de botella en el tráfico de mercancías por ferrocarril, conexiones con los grandes polígonos industriales, mejorar las áreas de descanso en las carreteras, etc.

Es preciso mejorar la cadena logística, las infraestructuras y el transporte, elementos fundamentales, ya que la carencia de una visión global de los procesos logísticos por parte de las empresas está generando ineficiencias en todo su desarrollo, porque, tanto la información como los materiales, no fluyen correctamente. Para ello, la implantación y desarrollo de la TIC, se convierta en una cuestión fundamental e imprescindible.

Como aspecto principal, destaca la importancia del coste total y su relación interdependiente con diversos factores que determinan las actividades logísticas en la empresa. Todos estos elementos deben tener unos estándares mínimos de calidad y no deben estar basados en la autorregulación. Esta superestructura debe complementar la construcción de infraestructuras y su finalidad es fomentar la



intermodalidad en mejores condiciones sociolaborales, siendo imprescindible un plan de actuación de los centros nodales y sus elementos complementarios. Por ello, debe asegurarse el mantenimiento y mejora integral del stock de infraestructuras existentes, con especial atención a los corredores viarios de uso intensivo y a la red de ferrocarril convencional, que ha de ir acompañado de un programa de reequilibrio modal del transporte de mercancías, sobre todo en los desplazamientos superiores a los 250 Km.

La inversión también debe ir dirigida a la investigación y desarrollo tecnológico en ámbitos como la intermodalidad, nuevas formas de energía y aplicaciones telemáticas en el transporte, es decir el Transporte Inteligente. Todos estos elementos definen las características a seguir en el cambio de modelo productivo. El escenario ideal vendría dado por un transporte multimodal, combinando la operatividad de los distintos sistemas con el objetivo de alcanzar una mayor demanda, al ofrecer más calidad del servicio, fiabilidad, flexibilidad y velocidad.

La inversión de tecnología en transporte permitirá nuevos vehículos tanto para el sector de carretera como del ferrocarril, con energías renovables que sustituirán la dependencia de los motores de explosión alimentados por petróleo hacia los motores eléctricos, es decir, lo que ya se comienza a denominar la electrificación del transporte. La inversión tecnológica en los transportes y la logística deben ir dirigidas a conseguir un intercambio modal eficaz. La implantación de la Industria 4.0 y el Transporte Inteligente, se convierten en piezas fundamentales.

Para ser más eficaz, la investigación tecnológica necesita estar complementada por un enfoque sistémico, que atienda a los requisitos reglamentarios y de las infraestructuras. La estrategia debe incluir también la implantación de sistemas inteligentes de movilidad, como son el sistema de gestión del tráfico aéreo (SESAR); el sistema de gestión del tráfico ferroviario europeo (ERTMS) y los sistemas de información ferroviaria; los sistemas de gestión marítima (SafeSeaNet); los servicios de información fluvial (RIS); los sistemas de transporte inteligente (STI) y soluciones interoperables interconectadas para la próxima generación de sistemas de gestión e información del transporte multimodal (incluso para el cobro); implantar el sistema global de navegación por satélite europeo (Galileo), etc.. La innovación e implantación han de estar apoyadas por las condiciones del marco reglamentario y la formación de las trabajadoras y trabajadores.

La prioridad para los próximos años deberá ser garantizar las infraestructuras de transporte, manteniendo su titularidad pública; garantizando su mantenimiento y conservación; mejorando y ampliando los aspectos de intermodalidad, con aplicación de las TIC; preservando la cohesión social y territorial, así como la sostenibilidad ambiental; la modernización de las redes de ámbito urbano y metropolitano de viajeras y viajeros, como garantía de la movilidad de la ciudadanía, y las destinadas al transporte de mercancías en carretera; completar los grandes ejes estructurantes; mejorar los accesos a los puertos, así como potenciar el transporte marítimo de corta distancia y el desarrollo de las autopistas del mar; y un uso racional y eficiente del transporte aéreo en el marco de las actuaciones de intermodalidad establecidas en los corredores del Mediterráneo y Atlántico.

En definitiva: “Reequilibrar el sistema de transporte a favor de los modos más sostenibles, potenciando las inversiones previstas en la red básica de mercancías, y promoviendo el desarrollo y su plena integración e interoperabilidad de y con la redes transeuropeas de transporte y su conexión con una red de plataformas logísticas de ámbito nacional, actualizadas e inteligentes”.

CCOO defiende que el aumento de la competitividad en el transporte y la logística debe estar basado en el cambio de modelo productivo, fundamentado en los avances en el desarrollo e implantación de



la I+D+i, basado en la aplicación extensiva y rápida de las nuevas tecnologías (TIC) y el impulso de las nuevas aplicaciones que se están desarrollando (Transporte 4.0, Logística 4.0, etc.). Para ello se debe avanzar en el despliegue de las redes de alta capacidad de comunicación y cerrar la importantísima “Brecha Digital” tanto territorial, como por el tamaño empresarial, existente en España.

CCOO entiende que el desarrollo de una red logística adecuada es una decisión vital para la competitividad de las empresas y, por tanto, del sistema productivo de un país. La gestión logística integral y global adquiere una especial relevancia frente a otros aspectos estratégicos. Conseguir que España se convierta en la plataforma logística por excelencia en el sur de Europa es un gran reto para el futuro, que debe afrontarse con carácter inmediato desde las Administraciones, a través del diálogo social.

Las Administraciones deben liderar el cambio hacia una logística urbana sostenible a través del común acuerdo de todos los actores del mercado. Necesitamos una logística eficiente, global, flexible, innovadora y de excelencia. Actualmente España no está a la altura de sus competidores en calidad de servicio. La logística debe ser un elemento sustancial en la agenda del Gobierno. Por lo que resulta imprescindible una mayor aportación económica, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, al Fondo de Accesibilidad constituido por Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias.

Las infraestructuras en general son, a la vez, soporte y elemento impulsor del desarrollo ya que ordenan el espacio físico y permiten orientar e intensificar los flujos económicos, y tienen un efecto de arrastre sobre la estructura productiva que contribuye decisivamente al crecimiento económico regional, que genera efectos directos muy importantes sobre la producción y el empleo. La estructura productiva sectorial española es muy dependiente del sistema de transporte, ello exige un reequilibrio modal y potenciar el factor de crecimiento del ferrocarril y el cabotaje marítimo.

Todo ello debe propiciar, ampliar y garantizar, por parte de las Administraciones, el Diálogo Social como elemento de referencia en el desarrollo del nuevo modelo productivo, para la implantación de la digitalización en todos los sectores (desde el desarrollo de la agenda para el fortalecimiento del sector industrial, la Industria 4.0, el transporte inteligente, la Logística 4.0, así como la implantación de la agenda digital en España, la I+D+i, etc.) y en todos aquellos foros en los que se debata el futuro de estos sectores y el cambio de modelo productivo, como pueden ser el Observatorio del Transporte y la Logística de España, el Foro Logístico, el Foro de Diálogo del Sector de Automoción, etc.

CCOO defiende el diseño de una política de transporte basada en la defensa de los servicios públicos de transporte con una gestión eficiente, que promueva la calidad, la competitividad, con una mayor profundidad en el ámbito socio-laboral y la sostenibilidad ambiental y económica. En la que las empresas públicas deben ser el eje de este nuevo enfoque, para ello se garantizará su mantenimiento en el ámbito público y certificando el cumplimiento estricto de las obligaciones de servicio público de la mayoría del transporte, de las cuales las Administraciones son garantes.

Por todo ello, desde CCOO apostamos por la puesta en marcha de un pacto de Estado por la industria y la economía productiva, donde el transporte y la logística jueguen un papel predominante y en el que participen las fuerzas políticas y los agentes sociales y económicos más representativos del país. Un Pacto cuyo desarrollo temporal trascienda las legislaturas parlamentarias y permita una planificación estratégica a medio y largo plazo, con el fin de avanzar en el cambio de modelo productivo que defiende el sindicato; de forma que se sienten las bases de un mayor equilibrio de nuestra estructura económica y social, propiciando más empleo y de mejor calidad, con mayor estabilidad del sistema económico y mayor interacción y potenciación de la investigación y tecnología para permitir el desarrollo del conocimiento y de la competitividad en los mercados internacionales.





comisiones obreras



industria



servicios a la ciudadanía



www.fsc.ccoo.es

www.industria.ccoo.es