



PLAN SECTORIAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

- I. Análisis y definición estratégica
- II. Desarrollo del Plan Sectorial

Marzo de 2009

NOTA PRELIMINAR

ACTUALIZACIÓN DEL PLAN SECTORIAL

- En el mes de diciembre de 2006 la Dirección General de Transportes por Carretera (DGTC), dentro del contexto planteado por el PEIT 2005-2020 del Ministerio de Fomento, realizó una presentación preliminar de un borrador muy elaborado del Plan Sectorial del Transporte por Carretera.
- En los últimos dos años, el impacto que la coyuntura económica general ha tenido en el sector del transporte por carretera ha sido muy significativo, especialmente por las dificultades que se han originado entre las empresas del sector por la escalada de los precios del gasóleo y por la reducción de actividad que se está produciendo en los últimos meses coincidiendo con la ralentización del crecimiento del ciclo económico general.
- Dentro de este contexto, el Ministerio de Fomento incluye en la presente propuesta de Plan Sectorial del Transporte por Carretera nuevas medidas de actuación basadas en los compromisos alcanzados el pasado mes de junio con los agentes de representación sectorial, reflejados en los acuerdos de fecha 11 y 19 de junio de 2008 entre la Administración General del Estado y los Departamentos de Transporte de Mercancías y Transporte de Viajeros del Comité Nacional del Transporte respectivamente, con toma de conocimiento del Consejo de Ministros publicitado por Órdenes de Presidencia 1664/2008 y 1773/2008 de 13 y 20 de junio respectivamente (en adelante ACM de junio de 2008).

CONTENIDOS

I. Análisis y definición estratégica

❖ Introducción y aspectos preliminares	5
✓ El sector nacional del transporte por carretera	5
✓ Marco competencial del Transporte por carretera en el contexto del Plan	12
❖ Antecedentes y claves del Plan Sectorial	13
✓ El Plan Sectorial en el contexto del PEIT 2005-2020	13
✓ Espíritu y claves del Plan Sectorial	14
✓ Evaluación ambiental del Plan	16
❖ Análisis del marco de referencia del Plan	19
✓ Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)	19
✓ Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de octubre de 2005	20
✓ Acuerdos del Consejo de Ministros de 13 y 20 de junio de 2008	23
✓ Acuerdos vigentes con el Sector (Plan Petra II y Plan Plata)	27
✓ Otros documentos relevantes	29
❖ Objetivos y líneas estratégicas del Plan Sectorial	33
❖ Tramitación del Plan Sectorial: Control, Seguimiento y Revisión	35

II. Desarrollo del Plan Sectorial

❖ Actuaciones realizadas entre 2004 y 2008: Resultados	37
❖ Proyectos de desarrollo de las líneas estratégicas	39
✓ Identificación de proyectos	39
✓ Priorización, cronograma y dotación presupuestaria	40
❖ Plan de Acción detallado	45
✓ Competitividad	45
✓ Intermodalidad	61
✓ Sostenibilidad y medioambiente	65
✓ Socio-laboral	71
✓ Formación	74
✓ Calidad de servicio	79
✓ Seguridad y tacógrafo digital	84
✓ Funcionamiento del mercado: transparencia y competencia	91
✓ Renovación de concesiones y accesibilidad	102
✓ Coordinación y cooperación	106
❖ ANEXO: Identificación de los Acuerdos de junio de 2008 en el Plan Sect.	112

I. ANÁLISIS Y DEFINICIÓN ESTRATÉGICA

ANÁLISIS Y DEFINICIÓN ESTRATÉGICA

INTRODUCCIÓN Y ASPECTOS PRELIMINARES

1.- EL SECTOR NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

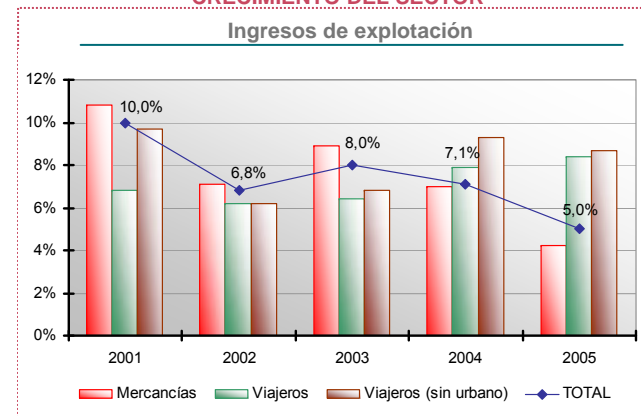
1.1.- INTRODUCCIÓN

1.1.1.- Situación del sector en el contexto del transporte en España

- El transporte por carretera, de viajeros y principalmente de mercancías, ha demostrado ser un servicio capaz de ser prestado con unos elevados estándares de flexibilidad y fiabilidad que han llevado a un crecimiento progresivo de su cuota de participación del conjunto del mercado global de transporte, tanto en el ámbito nacional como internacional.
- Este fuerte crecimiento se ha visto reflejado en tasas de crecimiento interanual muy importantes durante la última década que han empezado a moderarse en los últimos años. Hay que matizar que el comportamiento en cada subsector (viajeros y mercancías) ha respondido históricamente a una tendencia cíclica generalmente opuesta entre sí e íntimamente relacionada con la tendencia de evolución del PIB. Así, mientras el transporte de mercancías actúa como anticipador de los ciclos de crecimiento económico, el transporte de viajeros tiene un comportamiento inducido con un mayor o menor decalaje respecto al transporte de mercancías.
- El resultado es que, para el caso del **transporte de mercancías** por carretera, la cuota que representaba en tráfico nacional frente al conjunto de modos en el año 2007 era del 83'9%, frente al 69'6% que representaba en 1985.

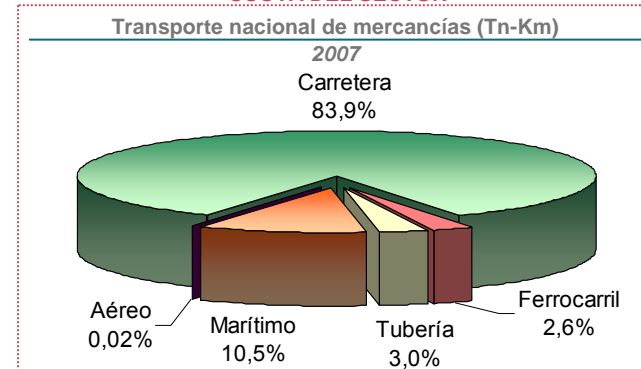
De igual manera pero para tráfico internacional, donde lógicamente el transporte marítimo cobra mucho mayor protagonismo, su cuota ha pasado del 9'2% de 1985 al 26'6% de 2001.

CRECIMIENTO DEL SECTOR



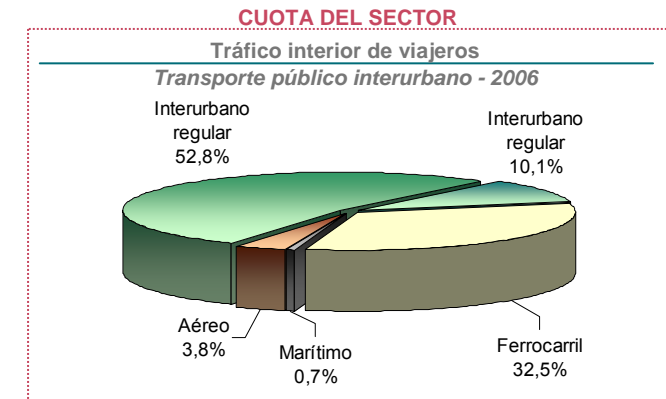
Fuente: Dirección General de Transportes por Carretera, 2007

CUOTA DEL SECTOR



Fuente: Ministerio de Fomento, 2008

- Para el caso del **transporte de viajeros** en autobús, la cuota que representaba en tráfico nacional frente al conjunto de modos en el año 2006, y considerando exclusivamente transporte público interurbano, era del 62.9%.
- Esta cuota es sin embargo muy poco representativa para el transporte internacional, tanto con la Unión Europea como con el Norte de África, donde además se constata que el perfil básico del usuario del transporte en autobús es el del inmigrante en sus desplazamientos entre el lugar de trabajo y/o residencia y su país de procedencia.



Fuente: Ministerio de Fomento, 2006

1.1.2.- Algunos conceptos previos

- Conviene aclarar de forma breve una serie de conceptos previos que ayudarán a entender los datos, comentarios y valoraciones que se realizan sobre el Sector:
 - ✓ Autorizaciones de transporte y proceso de descontingentación (1999): La Orden de 24 de agosto de 1999 (BOE de 7 de septiembre), sustituyó el régimen de limitación cuantitativa de las autorizaciones de transporte público de ámbito nacional para vehículos pesados, por un sistema de libre acceso al mercado, sujeto al cumplimiento de condiciones cualitativas.

En consecuencia, los criterios para la elección del vehículo óptimo para la empresa dejaron de tener en cuenta el condicionante de escasez de autorizaciones y la necesidad de sacar el máximo provecho a las mismas mediante su adscripción a vehículos con una mayor capacidad de carga, para centrarse exclusivamente en criterios de eficiencia y adaptación al mercado.

 - ✓ Servicios de transporte público y servicios de transporte privado o de autoprestación: Esta diferenciación es aplicable tanto al transporte de viajeros por carretera como al de mercancías. Por ella se distingue entre los servicios que presta una empresa de transporte para terceras empresas o para particulares (servicio público) del que se autoprestan determinadas empresas para el transporte de sus mercancías o sus empleados.

El primero de ellos (servicio público) permite en general un mayor aprovechamiento de la capacidad de carga o transporte ofertada, al permitirle comercializar sus servicios para diferentes clientes tanto en origen como en destino. Además el servicio público suele ir ligado a empresas de mayor dimensión media que utilizan, mayoritariamente, vehículos pesados.

1.2.- PRINCIPALES INDICADORES DE EVOLUCIÓN DEL SECTOR

- A pesar de las dificultades estructurales provocadas por el incremento de los precios del gasóleo en los últimos años, la actividad del transporte público por carretera, coincidiendo esencialmente con la evolución del ciclo económico general, se ha desarrollado de una manera positiva hasta finales de 2007, tal y como demuestran la evolución del conjunto de indicadores que afectan al sector (matriculaciones de vehículos, crecimiento de la oferta y demanda, inversiones etc.).
- No obstante, y en base a la ralentización de la economía general que ha comenzado a observarse en el año 2008, es previsible que algunos de los citados indicadores pudieran llegar a presentar una evolución adversa.

1.2.1.- Transporte de mercancías por carretera

- El 1 de enero de 2009, el número de vehículos autorizados para realizar transporte de mercancías por carretera ascendía a 574.607. Los vehículos pesados eran 402.495 (70%) y los ligeros 172.112⁽¹⁾ (30 %). El 67,5 % de los vehículos pesados eran de servicio público y el 32,7 % de servicio privado (por cuenta propia).
- Los vehículos de servicio público eran 376.886 (65,6 %), de los cuales 270.789 son vehículos pesados y 106.097⁽¹⁾ ligeros. De los vehículos pesados 158.577 son cabezas tractoras y 112.212 camiones rígidos.
- Los vehículos de servicio privado (por cuenta propia) son 197.721 (34,4 %), de los cuales 131.706 son vehículos pesados y 66.015⁽¹⁾ ligeros. De los vehículos pesados 17.167 son cabezas tractoras y 114.539 camiones rígidos.
- Desde 1999, año en el que se eliminaron los contingentes de autorizaciones para el acceso al mercado, el número de vehículos de transporte público de mercancías se ha incrementado, en el caso de los vehículos pesados, en porcentajes medios anuales del entorno del 6,5%, mientras que el crecimiento medio anual de los vehículos ligeros autorizados para realizar transporte público apenas alcanza el 1,2%.
- En cuanto a las empresas autorizadas, el 1 de enero de 2009 el número de empresas con autorizaciones de transporte de mercancías por carretera en vehículos de servicio público ascendían a 126.297, de las cuales 74.098 tenían autorizaciones de vehículos pesados y 52.284 de vehículos ligeros. El número de empresas con autorizaciones de transporte de mercancías por carretera en vehículos de servicio privado (por cuenta propia) era de 98.717, de las cuales 61.428 disponían de autorizaciones de vehículos pesados y 45.823 de vehículos ligeros.

(1) La última modificación del ROTT aprobada en 2006 amplió de 2 Tn a 3,5 Tn de masa máxima autorizada el umbral de obligatoriedad de la autorización para vehículos de transporte privado de mercancías, lo que ha reducido significativamente el volumen de vehículos ligeros sujetos a autorización administrativa.

- En el período 1 de enero de 1999-1 de enero de 2009, el número de empresas con autorizaciones de transporte público en vehículo pesado ha tenido un incremento acumulado del 7,9% (con un ratio medio anual del 0,8%). Por el contrario, las empresas con autorizaciones de transporte público en vehículo ligero se redujeron en un 19,4%.
- Este crecimiento moderado del número de empresas (incluso reducción en el caso del transporte ligero) en comparación con el importante crecimiento del número de vehículos autorizados ha provocado el aumento progresivo de la media del número de autorizaciones por empresa. Basta como ejemplo que el 1 de enero de 2009 la media de autorizaciones de vehículo pesado de servicio público y ámbito nacional por empresa era de 3,66, frente a la de 1,91 autorizaciones por empresa en enero de 1999.

1.2.2.- Transporte de viajeros en autobús

- En lo relativo al transporte de viajeros en autobús, el 1 de enero de 2008, el número de autobuses autorizados para realizar transporte interurbano de viajeros por carretera ascendía a 41.463. Más del 96% de los vehículos autorizados eran de servicio público (40.077) y aproximadamente el 3,3 % de servicio por cuenta propia (1.386).
- El crecimiento del número total de vehículos autorizados desde el 1 de enero de 1999 hasta el 1 de enero de 2008, fue del 17,1%. De igual manera, el número de autobuses de servicio público se incrementó en el citado periodo un 16,5%, y el de servicio por cuenta propia en casi un 40,6 %, si bien su número continúa siendo muy reducido en comparación con el transporte público.
- El 1 de enero de 2008, el número de empresas con autorizaciones de transporte interurbano en autobús, de servicio público, era 3.848. El número de empresas con autorizaciones de transporte de viajeros por carretera en autobús, de servicio por cuenta propia, era 798.
- En el período 1 de enero de 1999-1 de enero de 2008, el número de empresas con autorizaciones de transporte público en autobús se redujo casi un 19%. Por el contrario, las empresas con autorizaciones de transporte por cuenta propia aumentaron casi un 24%.
- La reducción en el número de empresas de transporte público y el moderado incremento de las copias certificadas expedidas ha provocado el aumento progresivo de la media de autorizaciones por empresa. Así, el 1 de enero de 2008, la media de autorizaciones para autobús de servicio público por empresa era 10,42 copias frente a las 7,26 copias por empresa en enero de 1999.

1.3.- PARTICULARIDADES DEL SECTOR PARA SU VALORACIÓN EN EL PLAN SECTORIAL

- Los distintos y numerosos estudios realizados por el Ministerio de Fomento hasta la fecha, así como la experiencia acumulada por la Dirección General de Transportes por Carretera, permiten señalar una serie de características y oportunidades de mejora que deberán ser objeto de la acción prioritaria del Plan Sectorial.
- Entre dichas características cabría destacar:

- ✓ Escasa dimensión media de las empresas españolas: La dimensión media de la empresa española de transporte por carretera resulta menor que la de países del entorno y supone uno de los principales problemas del sector en su conjunto.

Existe una clara relación entre el tamaño de la empresa y su capacidad para invertir en la renovación de sus vehículos, en nuevas tecnologías, en formación de sus empleados etc. Lo mismo sucede con respecto a la creación de redes comerciales, diversificación de productos, etc.

Esta situación puede verse agravada por la globalización del mercado de transportes y por el efecto de la ampliación de la UE que se traduce en más competencia en el mercado, a la vez que abre nuevas posibilidades de negocio a aquellas empresas preparadas para la internacionalización de sus actividades. Por ello, uno de los aspectos clave para la modernización del sector es la consecución de una mayor dimensión de las empresas a través de procesos de concentración, agrupación, colaboración y también a través de la facilitación de la retirada de los transportistas de edad avanzada.

- ✓ Defectos en el funcionamiento del mercado: En el transporte de mercancías por carretera, el mercado se caracteriza por una fuerte competencia interna entre las empresas transportistas, competencia que, en la mayoría de los casos, se centra en el precio. Esta situación, en muchas ocasiones, otorga un mayor poder de negociación a los clientes, lo que redundará en un cierto deterioro de los precios y en la dificultad de las empresas a la hora de repercutir los incrementos de sus costes, en especial el incremento en el precio del gasóleo (partida que representa el 35,4% de la estructura de costes directos tipo del vehículo articulado de carga general) tal y como se ha puesto de manifiesto durante el último año.

De igual manera, el mercado funciona de manera poco transparente (si se compite por precio, éste es el arma comercial) siendo la mayor parte de los contratos de carácter verbal. Esta situación produce problemas de concreción y prueba de las obligaciones contraídas por cada parte y perjudica, generalmente, a la empresa de transportes. El mercado de los servicios discrecionales de transporte en autobús presenta los mismos problemas que el transporte de mercancías.

- ✓ Exceso de oferentes: La atomización empresarial es quizá la característica que más ha definido al sector durante las pasadas décadas. No obstante, hoy tal afirmación debe matizarse ya que, si bien es cierto que existe un número amplio de empresas también es verdad que las empresas pequeñas cada vez tienen menos peso en el funcionamiento del mercado.

Ello es debido, por un lado, al importante incremento del tamaño medio de las empresas que ha conducido a que, en el caso de las *empresas de transporte de mercancías*, la flota propiedad de compañías con un solo vehículo pesado con autorización de ámbito nacional (el 47% de las empresas) represente el 12,8% de los vehículos con autorización de dicha clase y ámbito, o a que la flota en manos de empresas con más de 5 vehículos represente el 54,5% de los vehículos pesados de ámbito nacional.

En el caso del *transporte de viajeros en autobús*, la flota de servicio público en manos de empresas con más de cinco autobuses supera el 86% del total de los autorizados. En cualquier caso, hay más de 74.000 empresas con autorización para transporte público de mercancías con vehículo pesado y poco menos de 4.000 con autorización para transporte público en autobús.

- ✓ Bajo nivel de formación de los profesionales del sector: El 63,9 % de la población ocupada en el sector tan sólo posee estudios primarios (65,9% de los trabajadores asalariados y el 61,9% de los autónomos) mientras que el 21,65% ha realizado estudios secundarios.

Estos datos contrastan con los correspondientes al conjunto de la población ocupada en España en los que el porcentaje de ocupados con estudios primarios es del 24% y del 51,9% los que tienen estudios secundarios.

- ✓ Baja implantación de nuevas tecnologías: Los estudios sobre la demanda de nuevas tecnologías en el sector ponen de manifiesto una escasa implantación de las nuevas tecnologías, especialmente en las empresas de tamaño mediano y pequeño, como consecuencia del desconocimiento de los empresarios y de la falta de recursos financieros para llevar a cabo las inversiones precisas, pero también de la falta de formación señalada en el párrafo anterior.

- ✓ Limitada expansión exterior de las empresas: La expansión exterior es una asignatura pendiente del sector. Simplificando mucho el tema, puede afirmarse que las empresas de transporte internacional de mercancías han centrado su actividad en el ámbito territorial de la anterior UE 15, abandonando, salvo contadas excepciones (por ejemplo, Marruecos) el resto de los mercados.

Las recientes ampliaciones del ámbito territorial de la UE hasta 27 estados miembro y la consiguiente extensión del mercado europeo del transporte, junto con los procesos derivados de la globalización de la economía (por ejemplo, la deslocalización de empresas o la apertura de nuevos centros de producción en países con menores costes laborales) pueden terminar por colocar “en fuera de juego” a las empresas españolas. En lo relativo al transporte de viajeros, tampoco son muchas las empresas que han optado por la internacionalización, pese a tener un “know-how” contrastado en la prestación de determinados servicios de transporte urbano e interurbano.

- ✓ Dificultades para la realización de transporte intermodal: Junto con los inconvenientes clásicos que han dificultado el desarrollo del transporte intermodal en España y también en la UE, algunos de los aspectos puestos de manifiesto, propios de las empresas de transporte por carretera españolas, contribuyen a que dicho modo de transporte no haya avanzado suficientemente en nuestro país.

La escasa dimensión de muchas empresas, las carencias de formación mencionadas, la desigual implantación de las nuevas tecnologías etc. dificultan que el sector del transporte por carretera apueste decididamente por el transporte intermodal. Por otro lado, existe una cierta desconfianza hacia los operadores de los otros modos basada en el temor de perder el control de la cadena de transporte.

2.- MARCO COMPETENCIAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN EL CONTEXTO DEL PLAN

- Se ha de tener en cuenta que, si bien la Administración competente que promueve el Plan Sectorial es la Administración General del Estado a través del Ministerio de Fomento, la distribución competencial en lo que a los servicios de transporte por carretera se refiere, en ocasiones se encuentra en la esfera de otras administraciones públicas. A título de ejemplo se puede citar el transporte urbano colectivo de viajeros que es competencia de los Ayuntamientos respectivos, y el establecimiento de Estaciones de Carretera y Centros y Zonas de Actividades Logísticas, cuya autorización corresponde a las Comunidades Autónomas.
- Por consiguiente el ámbito de decisión en determinadas actuaciones o líneas estratégicas del plan que pueden resultar decisivas para la implantación de un determinado modelo de movilidad sostenible, como el desarrollo de un sistema eficaz de transporte colectivo de y hacia las zonas industrializadas de las grandes urbes o la coordinación de actuaciones tendentes a hacer confluir en espacio y tiempo determinados modos de transporte que representen un valor añadido en calidad para el usuario del servicio, en una parte importante de los casos deberá ser consensuada previamente con otras administraciones, en cuyo caso la Administración del Estado pasaría a ejercer de impulsor de la actuación.
- En general la competencia en los servicios de transportes por carretera viene definida en la Constitución Española por los artículos 148,5ª para las Comunidades Autónomas y 149,21ª para la Administración del Estado, que establecen que el ámbito territorial es el determinante para establecer qué administración resulta competente. Así se puede decir que el transporte urbano es competencia de los Municipios si bien su regulación corresponde a las Comunidades Autónomas. Los servicios de transporte que no excedan del ámbito territorial de una Comunidad Autónoma y las Estaciones de carretera, tanto de viajeros como de mercancías, que se establezcan en su territorio serán competencia de la Administración Autonómica. Finalmente, los servicios de transporte internacional y todos aquéllos cuyo ámbito exceda del territorio de una Comunidad Autónoma, son competencia de la Administración del Estado.
- Por último, la Ley Orgánica 5/1987, de 31 de julio, delegó la tramitación de las autorizaciones de transporte en las administraciones autonómicas.

ANÁLISIS Y DEFINICIÓN ESTRATÉGICA

ANTECEDENTES Y CLAVES DEL PLAN SECTORIAL

1.- EL PLAN SECTORIAL EN EL CONTEXTO DEL PEIT 2005-2020

- Con la definición y aprobación del **PEIT**, el Ministerio de Fomento persigue una planificación integrada del conjunto de políticas que a él competen, abarcando desde la planificación estratégica a la sectorial, y atendiendo tanto a la planificación de las infraestructuras como la de los servicios de transporte.
- De esta forma, desde una planificación estratégica conjunta del sistema de transporte nacional con un horizonte 2020, desciende en sus conclusiones y aplicaciones hasta la elaboración de las diferentes políticas sectoriales. Este progresivo acercamiento desde una realidad más general (transporte) a otra más sectorial (modos de transporte) conduce ineludiblemente a la aparición de importantes vínculos y condicionantes comunes a dichas realidades sectoriales.
- Por este motivo, el PEIT, si bien prevé que se continúen desarrollando las medidas comprometidas en cada uno de los sectores, plantea que se proceda a la revisión de las mismas a la luz de las directrices contenidas en el propio PEIT y dentro del marco de los futuros planes intermodales de mercancías y viajeros.
- En el caso del Sector nacional del transporte por carretera, existen una serie de compromisos adquiridos con el Sector a través de la aprobación y posterior desarrollo del plan de actuación para el subsector de mercancías PETRA (aprobado en el año 2001 y revisado recientemente en 2008) y del plan de actuación del subsector de viajeros PLATA (aprobado en 2003, que será revisado en 2009), que necesariamente son considerados y valorados en este documento para su inclusión en el Plan Sectorial.
- Asimismo, el Plan Sectorial incorpora entre sus líneas de actuación medidas destinadas a facilitar al sector ajustes y acciones para superar las dificultades generadas por la escalada del precio del gasóleo y la reducción de la actividad, dando así cumplimiento a los compromisos alcanzados recientemente (junio-2008) con los Departamentos de Mercancías y Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera y ratificados por el Consejo de Ministros.

2.- ESPÍRITU Y CLAVES DEL PLAN SECTORIAL

ESPÍRITU DEL PLAN SECTORIAL

- El **punto de partida** en torno al cual se construye este Plan son los criterios básicos de definición del mismo contenidos en el PEIT y las directrices contenidas en el ACM 21/10/2005 (Acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de octubre de 2005), teniendo en consideración, a su vez, los recientes acuerdos suscritos por el Ministerio de Fomento y los Departamentos de Mercancías y Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera con fecha 11 y 19 de junio de 2008, respectivamente.
- Las implicaciones del PEIT ya se han valorado anteriormente y se han enfatizado los condicionantes que derivan de la planificación estratégica general que se está aplicando sobre el conjunto del sistema nacional de transporte.
- Por su parte, el ACM 21/10/2005, por el que se desarrollan y aplican distintas medidas relativas al sector del transporte por carretera, es consecuencia, en parte, de los acuerdos adoptados el 18 de octubre de 2005 con el Comité Nacional del Transporte por Carretera, las asociaciones representantes de las empresas cargadoras, las organizaciones sindicales con mayor implantación en el sector y el Ministerio de Fomento.
- Las Órdenes de Presidencia 1664/2008 y 1773/2008, que ratifican los acuerdos alcanzados con el Comité Nacional del Transporte por Carretera, incluyen una amplia batería de medidas destinadas a ayudar al sector a superar las dificultades generados por la escalada de los precios del combustible y la reducción de la actividad que se han tenido en cuenta para la actualización del Plan Sectorial.

DIRECTRICES PRINCIPALES

- Cuatro son las **directrices** principales de este Plan Sectorial:
 - ✓ Propiciar una integración de las políticas y actuaciones en el sector del transporte por carretera, dentro de la planificación estratégica que con carácter general establece el PEIT para el sistema de transporte en su conjunto.
 - ✓ Propiciar la mejora y modernización del sector, para ayudar a su posicionamiento en un entorno más global y competitivo.
 - ✓ Prestar especial atención a los aspectos de seguridad, sostenibilidad y ahorro y eficiencia energética del sistema de transporte que se configure.
 - ✓ Contribuir a la mejora de las administraciones públicas competentes y de los mecanismos de coordinación entre ellas, potenciando las vías de cooperación con el sector y estableciendo criterios para su actuación en las organizaciones internacionales.

CLAVES PARA LA ARTICULACIÓN DEL PLAN

- El Ministerio de Fomento desarrolla este Plan Sectorial, del mismo modo que los planes PETRA y PLATA, articulándole en torno a una serie de líneas estratégicas con las que se consiga dar respuesta a los principales objetivos de las políticas del Ministerio de Fomento en materia de Transporte, tanto a nivel estratégico como sectorial.
- A su vez, estas líneas estratégicas se desagregan en proyectos y estos en sus correspondientes medidas de aplicación, estableciéndose para cada una un cronograma y presupuesto de ejecución y unos indicadores de control de avance.
- Este Plan Sectorial, a diferencia de los planes PETRA y PLATA, recoge tan sólo las actuaciones de responsabilidad del Ministerio de Fomento.


OTRAS REFERENCIAS A TENER EN CUENTA

- Si bien ha quedado claro que el principal marco de referencia para el diseño y desarrollo del Plan Sectorial lo constituyen el PEIT, el ACM 21/10/2005 y los recientes acuerdos de junio de 2008 con el CNTC, se han querido valorar durante esta primera fase de “Análisis y Definición Estratégica”, otra serie de documentos relevantes que recogen planteamientos y estrategias de actuación que, de forma más o menos directa, afectarán el desarrollo a futuro del Plan Sectorial.
- Dichos documentos son:


✓ Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008	oct/2005
✓ Programa nacional de reformas de España	oct/2005
✓ E4 – Plan de Acción 2004-2012	oct/2003
✓ Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisión	jul/2004
✓ ACM sobre la Estrategia Española de Calidad del Aire	feb/2007
✓ II Programa Nacional de Reducción de Emisiones	dic/2007

3.- EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN

- Con carácter general, y de forma previa a su aprobación, se fijaba que tanto el Plan Sectorial del Transporte por Carretera como el resto de planes sectoriales debían ser sometidos a la correspondiente Evaluación Ambiental Estratégica prevista en la Directiva 2001/42/CE y en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.
- Por ese motivo se remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente el correspondiente Informe Preliminar del Plan Sectorial del Transporte por Carretera, a fin de determinar si dicho plan se encuentra dentro del ámbito de aplicación de la citada Ley y, por lo tanto, debe ser objeto de evaluación de acuerdo con lo establecido en la misma.
- Como resultado del análisis de dicho informe la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del entonces Ministerio de Medio Ambiente, concluye que:
 - ✓ “Este Plan no incide en la definición, trazado ni construcción de infraestructuras”.
 - ✓ “... se establecen 10 líneas estratégicas ... que se traducirán en proyectos, nunca referidos a infraestructuras, que tratarán de lograr la mayor eficiencia del mercado de transportes por carretera.”
 - ✓ “por el carácter de sus propuestas, ... sus efectos sobre el Medio Ambiente serán beneficiosos.”
- Por ello el entonces Ministerio de Medio Ambiente consideró que **el Plan Sectorial no era objeto de evaluación ambiental** de acuerdo con la Ley 9/2006 por estar fuera del ámbito de aplicación de la misma.
- El informe de Evaluación Ambiental del Plan Sectorial se adjunta en las dos paginas siguientes.



MINISTERIO
DE MEDIO AMBIENTE



SECRETARIA GENERAL DE
MEDIO AMBIENTE
DIRECCION GENERAL DE
CALIDAD Y EVALUACION
AMBIENTAL

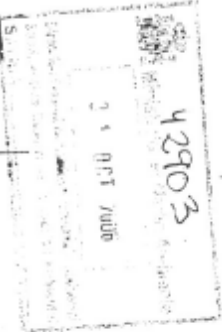
F I C I O

REF. CHA JUNTO

11 de octubre de 2006

Evaluación ambiental del "Plan Sectorial" del Transporte por Carretera"

DESTINATARIO: D. Juan Miguel Sanchez Garcia
 Director General de Transportes por Carretera
 Ministerio de Fomento



Se ha recibido en esta Dirección General el Informe Preliminar del Plan Sectorial del Transporte por Carretera para iniciar su tramitación ambiental de acuerdo con la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Posteriormente, se solicitó información complementaria a la del citado informe preliminar para poder determinar si dicho plan se encuentra dentro del ámbito de aplicación de la Ley 9/2006 y por lo tanto debe ser objeto de evaluación de acuerdo con lo establecido en la misma. Esta información se recibió el pasado 5 de octubre en un escrito de la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento.

Del análisis del contenido del informe preliminar se pueden extraer algunas conclusiones:

- 1) El Plan Sectorial del Transporte por Carretera trata de englobar la política de la Dirección General de Transportes por Carretera en un solo documento, englobando los planes existentes hasta el momento e introduciendo las líneas que sobre la superestructura del transporte por carretera contempla el PEIT.
- 2) Este plan no incide en la definición, trazado ni construcción de infraestructuras.
- 3) Para dar respuesta a los objetivos del plan, se establecen 10 líneas estratégicas (intermodalidad, competitividad, formación, imagen y comunicación,...) que se traducirán en proyectos, nunca referidos a infraestructuras, que tratarán de lograr la mayor eficiencia del mercado de transportes por carretera. Todas las medidas tendrán carácter impulsor de la actividad empresarial a través de acciones presupuestarias y normativas.
- 4) Por el carácter de las líneas estratégicas y los proyectos que se incluirán el Plan, que abarcan todos los campos de actividad del transporte por carretera, no puede plantearse ninguna alternativa de actuación.
- 5) El Plan tendrá efectos beneficiosos sobre el medio ambiente, por buscar la eficacia tecnológica de la flota con vehículos menos contaminantes y una reordenación de los tráfico entre los distintos modos para conseguir una mayor eficacia y sostenibilidad del sistema.

PLAZA DE SAN JUAN DE LA
 CRUZ S/N
 28071 MADRID
 TEL.: 91 597 63 32
 FAX: 91 597 56 16



Se puede concluir, en síntesis, que el Plan contendrá líneas estratégicas para cumplir los objetivos que se desarrollarán en proyectos con medidas de carácter impulsor de la actividad empresarial a través de acciones normativas y presupuestarias. Por el carácter de sus propuestas, el Plan no puede plantear alternativas y sus efectos sobre el medio ambiente serán beneficiosos.

En relación con la aplicación de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente a este plan, hay que indicar que al desarrollarse por medio de proyectos podría quedar englobado en el artículo 3, apartado 3.c de la Ley: "los planes y programas distintos a los previstos en el apartado 2.a". Este último apartado se refiere a planes que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental en determinadas materias.

Los proyectos en que se desarrollará el plan contendrán medidas, todas ellas de tipo normativo y presupuestario. Sin embargo, este concepto de proyecto no parece corresponderse con el de la legislación de evaluación ambiental de proyectos, el Real Decreto legislativo 1302/1986 de evaluación de impacto ambiental que se refiere a la realización de obras, instalaciones o cualquier otra actividad de las comprendidas en los anexos. Estas siempre se traducen en la implantación de una realidad física sobre el terreno. No es el caso de las medidas presupuestarias y normativas para impulsar la actividad empresarial que contendrá este plan.

Por tanto, esta Dirección General considera que el "Plan Sectorial del Transporte por Carretera", de acuerdo con la documentación remitida, no es objeto de evaluación ambiental de acuerdo con la Ley 9/2006 por estar fuera del ámbito de aplicación de la misma.

**EL DIRECTOR GENERAL DE CALIDAD
Y EVALUACIÓN AMBIENTAL.**

Jaime Alejandro

ANÁLISIS Y DEFINICIÓN ESTRATÉGICA

ANÁLISIS DEL MARCO DE REFERENCIA DEL PLAN

1.- PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE

OBJETIVOS	
Generales	Particulares
NORMATIVA Revisión de la normativa específica y de su cumplimiento	
CONCERTACIÓN Concertación con las Comunidades Autónomas	
COOPERACIÓN Cooperación con los operadores	

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Área	Propuestas
MODIFICACIÓN R.O.T.T.	Seguridad: nuevo régimen sancionador. Competencia: perseguir conductas desleales e ilegales. Establecimiento y adjudicación servs. tpte. regular viajeros. Introducción de nuevas normas de ordenación del sector. Exceso peso vehículos mercancías: herramientas sanción.
TACÓGR. DIGITAL	Seguridad y competencia: control en carretera y empresas.
NUEVO MARCO FORMATIVO	Entidad especializada en la formación. Plan de formación, reglada y no reglada. Plan de ayudas a la formación.
SEGURIDAD	Medidas indirectas: tacógrafo digital, modernización flota, ... Servicios de inspección: tiempos conducción, velocidad, ...
SALUD Y RIESGOS LABORALES	Programa de mejora de las condiciones de salud laboral y prevención de riesgos laborales (tras análisis previo). Plan de ayudas al abandono de la profesión edad avanzada.
MEDIO AMBIENTE EFIC. ENERGÉTICA	Medidas de apoyo a iniciativas sostenibles. Coordinación otros departamentos (Medio Ambiente).
PETRA Y PLATA	Revisar PETRA (2006) y PLATA (2008). Mantener planteamiento cooperación Admones-operadores.
UNIDAD DE MERCADO	Incrementar coordinación Admones. públicas competentes. Completar régimen de delegación de competencias vigente.
RENOVACIÓN CONCESIONES	Incorporar términos de renovación de las concesiones. Mantener el principio de solidaridad.
DERECH-OBLIGAC USUARIOS	Condiciones Grls. Contratación del transporte en autobús. Catálogo de derechos y obligaciones de usuarios.

2.- ACUERDO DEL CONSEJO DE MINISTROS 21/10/2005

OBJETIVOS	
Generales	Particulares
<p>TRANSPARENCIA - COMPETENCIA Adoptar medidas en el sector del transporte por carretera para la mejora de sus condiciones de transparencia y competencia.</p>	<p>Propiciar la necesaria ADAPTACIÓN a los acontecimientos recientes que venían incidiendo en el sector:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Precio gasóleo - Repercusión costes - Prácticas ilícitas y fraudulentas.

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Área	Propuestas
A.- Actuaciones generales en materia de INSPECCIÓN	
INSPECCIÓN	<p>Ventanilla única y unidad de coordinación de inspecciones.</p> <p>Protocolo de coordinación entre diferentes Inspecciones con el Servicio de Defensa de la Competencia.</p> <p>Plan especial de control de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil sobre el transporte pesado de mercancías.</p>
B.- Actuaciones del Ministerio de FOMENTO	
DGTC	Desarrollo y actualización del Plan PETRA
AYUDAS DIRECTAS	<p>Ayudas a las Sociedades de Garantía Recíproca para avales a Pyme's y modificación de las bases reguladoras de concesión.</p> <p>Ayudas al abandono de la actividad de los autónomos.</p>
COMUNIC-IMAGEN	Mejora de comunicación e imagen del sector y profesionales.
FORMACIÓN	Mejora de la formación de los profesionales del sector.
TARIFAS	<p>Cláusula de actualización automática de precios (mercs/viajs).</p> <p>Actualización de tarifas en transportes regulares de viajeros permanentes y de uso general de competencia del Mº Fomento.</p> <p>Actualización de las tarifas interurbanas de taxi.</p>
NORMATIVA	<p>Modificación del ROTT y la LOTT: carga y descarga.</p> <p>Adecuación normativa para asegurar la libre competencia.</p>
TRANSPARENCIA INFORMACIÓN	Seguimiento de la situación del sector y del mercado mediante la elaboración de estudios.
INSPECCIÓN	<p>Nuevo Plan de Inspección del Transporte por Carretera - 2006.</p> <p>Incremento plantilla de la Inspección de Transportes (DGTC).</p> <p>Licitación durante 2006 de nuevas áreas de pesaje.</p>
MEDIO-AMBIENTE	Medidas de promoción de combustibles alternativos al gasóleo.

OBJETIVOS	
Generales	Particulares

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Área	Propuestas
C.- Actuaciones del Ministerio de ECONOMÍA Y HACIENDA	
	<p>Condiciones de aplicación de un gasóleo profesional - 2007.</p> <p>Reducción del impuesto sobre primas de seguros - 2006.</p> <p>Nivel impositivo del impuesto sobre hidrocarburos - 2006/07.</p> <p>Bonificación cuotas del IAE - 2006/07.</p> <p>Tipo impositivo autonómico del Impuesto sobre las Ventas Minoristas de determinados hidrocarburos.</p> <p>Deducción en inversiones en vehículos ecológicos.</p> <p>Devolución del IVA a empresas de transporte internacional no incluidas en el Registro de Exportadores.</p> <p>Persecución de conductas ilícitas en materia tributaria.</p> <p>Persecución de prácticas de competencia desleal.</p> <p>Préstamos de mediación para el sector - ICO 2005/06.</p>
D.- Actuaciones del Ministerio de TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES	
	<p>Transposición de la Directiva europea sobre tiempos de trabajo.</p> <p>Mesa social del transporte por carretera. Interlocución única.</p> <p>Enfermedades profesionales: catálogo y procedimientos.</p> <p>Aplazamiento en la cotización a la Seguridad Social.</p> <p>Revisión de la tarifa de primas: cotización a la Seg. Social.</p> <p>Sistema de formación obligatoria de conductores profesionales.</p>

OBJETIVOS	
Generales	Particulares

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Área	Propuestas
E.- Actuaciones del Ministerio de INTERIOR	
	<ul style="list-style-type: none"> Coordinar normativas: permiso de conducir por puntos y formación de conductores profesionales. Fraccionamiento de la suspensión del permiso de conducción. Grupo de trabajo con CNTC: restricciones a la circulación. Calidad en expedición de autorizaciones especiales circulación. Protocolo información recíproca: incidencias excepcionales. Página web especializada para los profesionales del sector.
F.- Actuaciones del Ministerio de JUSTICIA	
	<ul style="list-style-type: none"> Modificación normativa contratos de transporte terrestre.
G.- Actuaciones para la COORDINACIÓN ESTADO-CC.AA.	
	<ul style="list-style-type: none"> Reunión Conf. Nac. Tpte. para análisis de la situación del sector. Reunión Dir. Grles. seguimiento ejecución de planes de inspección. Reunión Dir. Grles. - CNTC sobre circunstancia mercado

3.- ÓRDENES DE PRESIDENCIA 1664/2008 Y 1773/2008

OBJETIVOS	
Generales	Particulares
Facilitar al sector la adopción de ajustes y actuaciones destinados a superar las dificultades generadas por la escalada de los precios del gasóleo y la caída de la actividad.	<p>Propiciar la ADAPTACIÓN del sector a las nuevas circunstancias de la coyuntura económica, y en particular:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reforzar la capacidad de negociación mercantil del sector. - Facilitar la adecuación de los precios a los costes. - Facilitar la reestructuración del sector. - Reducir las cargas fiscales. - Reducir los costes de cotización y de gestión ante la Seg. Social. - Promover la modificación de la normativa comunitaria para facilitar su actividad. - Mejorar la cualificación de conductores y nuevas titulaciones. - Revisar restricciones a la circulación impuestas por tráfico y suavizar el capítulo sancionador. - Favorecer la transparencia del mercado en los precios del combustible y reducir el consumo y la dependencia del gasóleo.

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Área	Propuestas
A.- Actuaciones para reforzar la CAPACIDAD DE NEGOCIACIÓN mercantil	
TRANSPARENCIA INFORMACIÓN	<p>Pago de intereses por diferimiento de pagos a más de 30 días.</p> <p>Cláusula de actualización automática de precios (mercs/viajs).</p> <p>Indemnización por paralización de vehículos en operaciones de carga/descarga.</p>
B.- Actuaciones para facilitar la adecuación de los PRECIOS A LOS COSTES	
TARIFAS	Revisión de las tarifas de las concesiones de líneas regulares de transporte interurbano de viajeros y taxis.
C.- Actuaciones destinadas a facilitar la REESTRUCTURACIÓN del sector	
AYUDAS	Ampliación de ayudas al abandono de la profesión para su aplicación a partir de los 58 años.
NORMATIVA	<p>Régimen de autorizaciones (mercs): transmisibilidad y eliminación de exigencia de nº mínimo de conductores.</p> <p>Limitación de las operaciones de cabotaje en España.</p> <p>Modificación O.M. autorizaciones de transporte discrecional.</p>
TRANSPARENCIA INFORMACIÓN	Estudios sobre las circunstancias de competencia con otros modos que concurren con las concesiones de transp. regular de viajeros.
D.- Actuaciones relacionadas con la UNIÓN EUROPEA	
NORMATIVA	<p>Apoyo modificación del Reglamento 561/2006, en materia de tiempos de conducción y descanso.</p> <p>Apoyo a las posiciones sectoriales sobre la Euroviñeta.</p>
INSPECCIÓN	Impulso de la armonización de criterios de inspección entre países.

OBJETIVOS	
Generales	Particulares

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Área	Propuestas
E.- Otras actuaciones del Ministerio de FOMENTO	
NORMATIVA	Revisión del régimen sancionador de la LOTT. Adaptación de la LOTT al Reglamento (CE) 1370/2007 sobre servicios públicos de transporte de viajeros.
INSPECCIÓN	Participación del CNTC en los Planes de Inspección.
TRANSPARENCIA INFORMACIÓN	Revisión del observatorio de costes. Programa de simplificación administrativa de las autorizaciones. Flexibilización de la gestión de empresas de transp. discrecional.
INTERMODALIDAD	Aprobación y ejecución del Plan de Transporte Intermodal.
INFRAESTRUCTURAS	Mejora de infraestructuras: plataformas reservadas, áreas de servicio y descanso. Aumento del número de básculas de pesaje. Directiva de tarificación únicamente a concesiones de autopistas.
FORMACIÓN	Puesta en marcha de la Fundación "Transporte y Formación". Revisión de la O.M. de ayudas a la formación.
F.- Actuaciones del Ministerio de ECONOMÍA Y HACIENDA	
	Bonificación del 50% en el IAE 2008. Reducción 75% en el impuesto primas de seguro (2008/2009). Renovación del Convenio ICO-Ministerio de Fomento sobre créditos a empresas de transporte 2008. Agilización de las devoluciones de IVA. Solución al tratamiento de la dieta de pernocta en el IRPF. Defensa en la UE del umbral de fiscalidad del carburante. Defensa en la UE del gasóleo profesional (modificación de la Directiva 2003/96). Reducción de índices de IRPF e IVA en la Orden de módulos. Resolución de dudas sobre índice de capacidad carga de vehículos. Retención del 1% del IRPF a final del año. Solución del tema del IAE en empresas de mensajería. Persecución de prácticas de competencia desleal.

OBJETIVOS	
Generales	Particulares

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Área	Propuestas
E.- Actuaciones del Ministerio de TRABAJO E INMIGRACIÓN	
	<p>Diferimiento de cotizaciones a la Seguridad Social (1 año).</p> <p>Reducción de las cotizaciones hasta el entorno del 4%.</p> <p>Aplicación de resultados de los estudios realizados sobre el cese de actividad de los trabajadores autónomos.</p> <p>Ayudas para financiar actividades de prevención.</p> <p>Aplicación del programa "RED Directo".</p> <p>Evaluación de enfermedades profesionales.</p> <p>Reversión de los excedentes de las Mútuas a la financiación de actividades preventivas.</p> <p>Bonificación 3% por colaboración en la gestión de Seg. Social.</p> <p>Revisión del RD 902/2007 sobre tiempos de trabajo.</p>
F.- Actuaciones del Ministerio de EDUCACIÓN, POLÍTICA SOCIAL Y DEP.	
	<p>Ciclo formativo de grado medio para conductores.</p> <p>Actualización de contenidos del título de FP Superior en Gestión del Transporte.</p>
G.- Actuaciones del Ministerio de INTERIOR	
	<p>Homogeneización criterios de restricción de circulación de vehículos pesados.</p> <p>Grupos de Trabajo para coordinación de restricciones.</p> <p>Supresión de la infracción por parada en carril-bus en el sistema de permiso por puntos.</p> <p>Presentación de documentación en Tráfico por Asociaciones.</p> <p>Participación del CNTC en grupos de trabajo de Seguridad Vial.</p>

OBJETIVOS	
Generales	Particulares

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Área	Propuestas
H.- Actuaciones del Ministerio de JUSTICIA	
	Tramitación Proyecto de Ley sobre contrato de transporte terrestre
I.- Actuaciones del Ministerio de INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO	
	Publicación semanal de la variación de los precios del gasóleo.
	Impulso de combustibles alternativos.
	Convenio IDEA-Asociaciones para cursos de conducción eficiente.
	Ayudas para inversión en sistemas de gestión de flotas.
	Subvenciones para renovación de flotas que empleen combustibles alternativos.
	Campaña publicitaria por el transporte público colectivo.

4.- ACUERDOS VIGENTES CON EL SECTOR

4.1.- Plan PETRA II

OBJETIVOS	
Generales	Particulares
<p>COMPETITIVIDAD Y EFICIENCIA Incrementar la competitividad y la eficiencia del sector, en un contexto definido por la expansión, la sostenibilidad y la integración del sistema de transportes.</p>	<p>Incremento de la CONCIENCIA EMPRESARIAL Y MERCANTIL de quienes operan en el mercado. Mejora de la ESTRUCTURA EMPRESARIAL, ya sea de forma directa o mediante fórmulas de colaboración. Ampliación y mejora del AMBITO DE DECISIÓN y autogestión empresarial.</p>

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Área	Propuestas
EFICIENCIA EMPRESARIAL	<p>Incremento de la eficacia empresarial a través de la gama de servicios, la adaptabilidad al mercado, los costes, la comercialización y el redimensionamiento.</p> <p>Incremento de la calidad del servicio: profesionalización, tecnología, transparencia, políticas de precios, respuesta intermodal, gestión y formación.</p> <p>Mejora de la imagen de empresa: transparencia, tecnología, renovación de flota, certificaciones, etc.</p>
EFICIENCIA SOCIAL	<p>Mejora de la seguridad.</p> <p>Compromiso medioambiental: renovación de flota e intermodalidad.</p> <p>Aspectos sociolaborales: beneficios sociales y generación de empleo.</p>
COMPETENCIA	Salvaguarda de las condiciones de competencia: acceso al mercado, eliminación de prácticas restrictivas e inspección.
SEGURIDAD	Acciones para mejorar la seguridad: formación, planes de inspección, básculas y áreas de descanso.
MEDIO-AMBIENTE	Acciones para la mejora medioambiental: renovación de flota, eficiencia energética, intermodalidad y centros de transporte.
EFICACIA EN EL MERCADO	Apoyo a la eficacia del mercado: condiciones de transparencia, observatorios, sociedades de garantía recíproca, acceso al mercado e internacionalización.
CALIDAD EMPRESARIAL	Promoción de la calidad a través de formación, certificaciones, códigos de buenas prácticas y nuevas tecnologías.
ASPECTOS SOCIALES	Adaptación de los aspectos socio-laborales a las necesidades del sector.

4.2.- Plan PLATA

OBJETIVOS	
Generales	Particulares
MODERNIZACIÓN COMPETITIVIDAD Modernización y mejora competitiva del sector.	Incremento del nivel de SEGURIDAD en el desarrollo de la actividad.
	Aumento del nivel de CALIDAD en la prestación de los servicios.
	MODERNIZACIÓN del sector mediante la modernización de sus empresas.
	Optimización del funcionamiento y de la ORGANIZACIÓN DEL MERCADO , eficiencia de gestión y coordinación de las Administraciones Públicas, ajuste operativo de costes y precios.
	Desarrollo de redes y sistemas de COMERCIALIZACIÓN conjuntas para una mayor eficiencia comercial.
	Aportación del sector a la mejora del MEDIO-AMBIENTE
	Potenciación de nuevos sistemas de transporte y de la INTERMODALIDAD .
	Información sobre los datos económicos de los servicios de transporte de viajeros por carretera, para dotar de una mayor TRANSPARENCIA al mercado.

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Área	Propuestas
ORGANIZACIÓN MERCADO	Intensificar el conocimiento de este sector, para mejorar su funcionamiento, identificando y corrigiendo sus disfunciones.
ESTRUCTURA Y GESTIÓN	Promover procesos de concentración empresarial y modernizar la gestión de las empresas del sector.
COMERCIALIZACIÓN	Comercialización nacional e internacional. Mejorar la capacidad comercial de las empresas y potenciar su expansión internacional.
INFRAESTRUCT. E INTERMODALIDAD	Promover la utilización del transporte colectivo de viajeros, en especial en ámbitos metropolitanos, desarrollando infraestructuras especializadas para el mismo, con especial incidencia en las que potencian el desarrollo de la intermodalidad.
SOCIO-LABORAL	Armonizar la normativa social española con la de la UE, mejorando la información sobre aspectos sociales del mismo y promoviendo un marco de concertación social en el sector.
FORMACIÓN	Mejorar la formación de empresarios y trabajadores del sector.
NUEVAS TECNOLOGÍAS	Fomentar la implantación de las nuevas tecnologías, desarrollando asimismo nuevos sistemas de información para los usuarios.
MEDIO AMBIENTE	Implantar medidas que aumenten la sostenibilidad del transporte de viajeros en autobús, reduciendo el impacto ambiental que
CALIDAD	Analizar e implantar medidas destinadas a la mejora de la calidad de las empresas del sector, para aumentar la utilización del transporte en autobús y dar mayores niveles de servicio y confort.
SEGURIDAD	Programa específico de mejora de la seguridad en el sector.
ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA	Coordinar la gestión de las diferentes AA.PP. competentes, armonizando la normativa de su competencia y propiciando mejoras en su gestión para una mayor eficiencia del sistema.

5.- OTROS DOCUMENTOS RELEVANTES

5.1.- PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2005-2008

OBJETIVOS		PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Generales	Particulares	Área	Propuestas
Reducción del 40% de la cifra de fallecidos en el periodo 2005-2008 con respecto a 2003	Reducción FALLECIDOS según ratios	EDUCACIÓN-FORMAC	Impulso educación vial.
	Reduccion EDAD media PARQUE móvil		Permisos y licencias: mejora procedimientos.
	Incremento CONTROLES		Reeducación y sensibilización vial conductores.
	Reduccion número PUNTOS NEGROS	CONCIENCIACIÓN	Incremento concienciación social sobre seguridad vial.
	Mayor cumplim CÓDIGO circulac,		Acciones preventivas ámbito sanitario.
	Reduccion VEHS PESADOS implicados en accidentes	VIGILANCIA-CONTROL	Mejora de actuaciones y medios para vigilancia y control.
			Reformas legales y procedimientos para efectividad de sanción.
		SEGURIDAD VEHICULOS	Promoción sistemas seguridad vehículos.
			Mejora sistema gestión registro vehículos: más y mejores datos.
		INFRAESTRUCTURAS	Mejora gestión e información tráfico.
		GESTIÓN/INFORMAC	Conservac, mantenim, mejora, construcc y acondicionam infraestr.
			Mejora explotación infraestructura.
		Auditorías, estudios y normativas para mejorar seguridad vial.	
		SEGURIDAD VIAL/LABORAL	Formación, concienciación y control sector profesional.
			Promoción seguridad vial en tpte profesional y ámbito laboral.
		ATENCIÓN VÍCTIMAS Y FAMILIAS	Mejora atención y auxilio a víctimas y familiares.
		INVESTIGACION-ANÁLISIS	Mejora de recogida, tratam, análisis y difusión de información.
		PARTICIPACIÓN SEGURIDAD CIVIL	Consejo Sup de Seg Vial como foro permanente de particip social.
		COORDINACIÓN ADMINISTRACIONES	Mejora coordinación admons en seguridad vial y tráfico.

5.b.- PROGRAMA NACIONAL DE REFORMAS DE ESPAÑA (especificaciones para el Tpte. por Carretera)

OBJETIVOS		PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Generales	Particulares	Área	Propuestas
Garantizar la EFICIENCIA de los servicios de transporte en términos de COSTE, SEGURIDAD, CALIDAD	Existencia de CONDICIONES COMPETITIVAS	MERCANCÍAS	Reforzar inspecciones a vehículos y empresas. Aplicación rigurosa de sanciones por graves incumplimientos.
	Potenciar MODOS MÁS EFICIENTES desde el punto de vista energético		Fomentar la mayor dimensión empresarial para invertir en modernización y gestión profesionalizada de las flotas. Garantizar la libertad de acceso de cualquier empresa a las instalaciones públicas de recogida de carga.
	Aliviar la CONGESTIÓN de la red de carreteras		VIAJEROS

5.c.- E4 - PLAN DE ACCIÓN 2004-2012 (especificaciones para el Tpte. por Carretera)

OBJETIVOS		PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Generales	Particulares	Área	Propuestas
	Concretar MEDIDAS e INSTRUMENTOS necesarios para su lanzamiento en cada sector	CAMBIO MODAL	Planes de Movilidad Urbana. Planes de Transporte en empresas y centros de actividad. Participación de los medios colectivos en el tpte. por carretera.
	Definir líneas concretas de RESPONSABILIDAD y COLABORACIÓN entre organismos Planificar la PUESTA EN MARCHA de las medidas Evaluar los AHORROS generados		USO MÁS EFICIENTE DE LOS MODOS
		EFICIENCIA ENERG. EN LOS VEHÍCULOS	Renovación de flotas de transporte por carretera.

5.d.- PLAN NACIONAL DE ASIGNACIÓN DE DERECHOS DE EMISIÓN

OBJETIVOS		PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Generales	Particulares	Área	Propuestas
Cumplir con el Protocolo de KIOTO		<i>ADEMÁS DE LAS PROPUESTAS DEL E4</i>	
..... pero preservando la COMPETITIVIDAD y el EMPLEO de la economía española		EFICIENCIA Y COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS	<p>Incremento de los objetivos de consumo de combustibles alternativos.</p> <p>Planes para mejora tecnológica de los vehículos (RENOVE, PREVER, PETRA, ...).</p> <p>Formación en mejora de la eficiencia de los vehículos.</p>
		INTERMODALIDAD	Medidas recogidas en el PEIT.
		ACTUACIONES EN ENTORNO URBANO	<p>Regulación para menor uso del vehículo privado.</p> <p>Alternativas al uso de transporte privado (tpte. público, etc.).</p> <p>Coordinación con la Administración Local.</p> <p>Ejecución de Planes de Movilidad Urbana que aborden los siguientes temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tráfico y capacidad. - Peajes urbanos. - Acceso a centros urbanos. - Aparcamientos y tarifas. - Transporte público. - Sists. no motorizados de tpte. - Tpte. urbano de mercancías.
		OTRAS MEDIDAS	<p>Inversiones en infraestructuras.</p> <p>Modificar marco normativo del transporte.</p> <p>Disminución de la velocidad máxima urbana e interurbana.</p>

5.e.- ACM de 16-02-07 sobre la Estrategia Española de Calidad del Aire (aspectos que afectan al transporte)

OBJETIVOS		PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Generales	Particulares	Área	Propuestas
Satisfacer los objetivos comunitarios de calidad del aire y cumplir con los techos nacionales de emisión y con los Protocolos de Ginebra	Cumplir los valores límite y los umbrales de alerta de los estudios de la Organización Mundial de la Salud y otros grupos europeos en relación con los efectos de la contaminación.	MARCO LEGISLATIVO	Nueva Ley de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera. Racionalización la demanda y la movilidad e impulso de modos menos contaminantes, combustibles alternativos y tecnologías más eficientes y limpias.
	Evaluar la calidad del aire en todo el territorio, mejorar las fuentes de información e instrumentos de gestión y establecer mecanismos para potenciar la investigación.	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN Y PROGRAMAS	Sistema de Inventario Nacional de Emisiones a la Atmósfera. Revisión del Programa Nacional de Reducción de Emisiones. Seguimiento del Plan de Acción de la E-4 y del Plan de Energías Renovables. Reglamento Euro 5 + Euro 6 (para homologar vehículos y nuevas matriculaciones).
		INSTRUMENTOS DE COLABORACIÓN	Observatorio de la Movilidad Metropolitana.

5.f.- II Programa Nacional de Reducción de Emisiones (especificaciones para el Tpte. por Carretera)

OBJETIVOS		PROPUESTAS DE ACTUACIÓN	
Generales	Particulares	Área	Propuestas
Limitar las emisiones de contaminantes para reforzar la protección del medio ambiente y la salud humana	Establecimiento de los techos nacionales de emisión de ciertos contaminantes (cantidad máxima en kilotoneladas que pueden emitirse anualmente en España)	EFICIENCIA ENERGÉTICA	Porcentaje mínimo de biocarburantes. Revisión RD 61/2006 (especificaciones de combustibles). Conducción eficiente.
		INTERMODALIDAD	Apoyo al transporte de mercancías por ferrocarril.
		MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD	Planes de movilidad sostenible. Planes de movilidad urbana. Planes de transporte para empresas. Mayor participación de medios colectivos de transporte.
		VEHÍCULOS Y FLOTAS	Gestión de flotas de transporte por carretera. Renovación de flotas de transporte por carretera.
		INFRAESTRUC-TURAS	Gestión de infraestructuras de transporte.

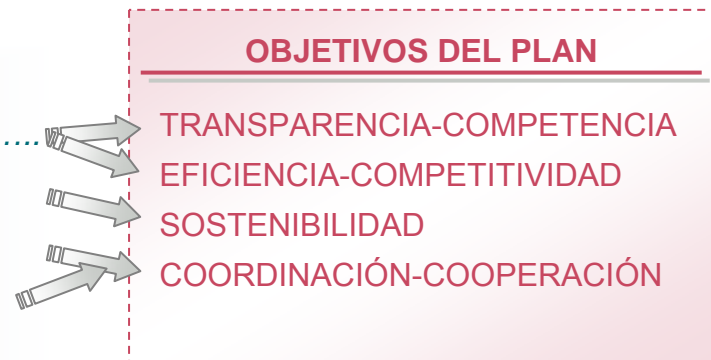
ANÁLISIS Y DEFINICIÓN ESTRATÉGICA

OBJETIVOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS DEL PLAN SECTORIAL

OBJETIVOS

- Los **objetivos generales** del Plan Sectorial responden al siguiente planteamiento:

*El Plan Sectorial busca la modernización y el posicionamiento competitivo del Sector
..... propiciando que su desarrollo se consolide con garantías en el tiempo
..... , partiendo para ello de la involucración ordenada de todos sus agentes
..... y de la optimización del papel del Mº de Fomento como regulador del mismo.*



- A su vez, estos objetivos generales comprenden una serie de **objetivos particulares** con los que se ha pretendido abarcar los principales objetivos de todos los “documentos de referencia” consultados:
 - ✓ TRANSPARENCIA-COMPETENCIA: Transparencia, competencia, normativa e inspección.
 - ✓ EFICIENCIA-COMPETITIVIDAD: Competitividad, desarrollo, modernización, formación, calidad e internacionalización.
 - ✓ SOSTENIBILIDAD: Intermodalidad, integración, medio-ambiente, eficiencia energética, cohesión territorial y seguridad.
 - ✓ COORDINACIÓN-COOPERACIÓN: Coordinación, cooperación y participación de las diferentes Administraciones Públicas.

LÍNEAS ESTRATÉGICAS

- Las líneas estratégicas elegidas para dar respuesta a tales objetivos son:

Mejora del SECTOR

1. Competitividad
2. Intermodalidad
3. Sostenibilidad y Medio Ambiente
4. Socio-Laboral
5. Formación
6. Calidad de servicio
7. Seguridad y Tacógrafo Digital
8. Funcionamiento del mercado: transparencia y competencia
9. Renovación de Concesiones y Accesibilidad

Mejora de las ADMINISTRACIONES PÚBLICAS competentes

10. Coordinación y Cooperación

- El establecimiento de un número determinado de ámbitos de actuación (líneas estratégicas) es un ejercicio muy complejo, especialmente en un sector de la magnitud del transporte por carretera, en el que además gran parte de las posibles actuaciones tienen incidencia en diferentes ámbitos.
- Por este motivo, actuaciones de ámbitos de gran interés como el normativo, no se encuentran agrupadas en una única línea estratégica, sino repartidas entre las 10 establecidas (p. ej., la modificación del ROTT se desglosará en actuaciones concretas que afecten a las líneas de formación, seguridad, transparencia, renovación de concesiones, etc.)

ANÁLISIS Y DEFINICIÓN ESTRATÉGICA

TRAMITACION DEL PLAN SECTORIAL: CONTROL, SEGUIMIENTO Y REVISION

CONTROL Y SEGUIMIENTO

- El control del grado de cumplimiento de los objetivos del Plan se realizará desde una TRIPLE vertiente:
 - ✓ TEMPORAL: mediante los cronogramas definidos para cada uno de los proyectos y de las **107 medidas**
 - ✓ ESFUERZO REALIZADO: a través del seguimiento de los **72 indicadores de actuación** contemplados en el Plan
 - ✓ EFICACIA CONSEGUIDA: se medirá por la evolución de los **88 indicadores de resultado** contenidos en el Plan
- Para realizar este seguimiento periódico, se creará una comisión que contará con técnicos especializados de la Dirección General de Transportes por Carretera.
- Esta comisión redactará un informe de seguimiento bienal para que, si se estima conveniente, se incorpore al informe de seguimiento global de la planificación del Ministerio de Fomento.
- Para la redacción de este informe la comisión contrastará los datos arrojados por los indicadores mencionados y los datos secuenciales reflejados en otras fuentes de información disponibles como los **Observatorios de costes, de mercado y social, el Observatorio de Tráfico por los pirineos, el Observatorio Transfronterizo España/Portugal y la Encuesta Nacional Permanente del Transporte por Carretera**, a fin de comprobar el nivel de concordancia de los mismos y, en su caso, analizar las desviaciones obtenidas.

REVISION DEL PLAN SECTORIAL

- El horizonte temporal del Plan se ha establecido en cinco años con la previsión de proceder a una revisión en profundidad, si fuera necesario y las desviaciones observadas sobre los objetivos planteados así lo aconsejaran, en 2011 mediado su periodo de vigencia.

FASE II

DESARROLLO DEL PLAN SECTORIAL

- Durante el período 2004-2008, se han abordado muchas e importantes medidas, algunas de las cuales, por su propio contenido y naturaleza, se continúan desarrollando en este Plan Sectorial, mientras que otras han cumplido su finalidad y ya no figuran.
- Así cabe resaltar que, desde 2004 se ha implantado el **tacógrafo digital** y se ha incrementado en un 51% la cuantía media anual de las ayudas otorgadas para incentivar el **abandono de la profesión** de transportistas autónomos mayores de 60 años en relación con las concedidas en la legislatura 2000-2004.
- De igual manera, se ha puesto en marcha un amplio programa de medidas para la mejora de las condiciones de transparencia y de competencia en el sector, que inciden en aspectos sociales, de regulación del mercado y fiscales, destacando entre estas últimas la puesta en marcha, desde el 1 de enero de 2007, del **gasóleo profesional** y un significativo incremento de los efectivos de la Dirección General de Transportes por Carretera dedicados a **funciones de inspección** del transporte y la aprobación del **Plan de Inspección del Transporte**, con el consenso de Comunidades Autónomas, fuerzas de vigilancia en carretera y agentes sectoriales (Comité Nacional del Transporte por Carretera)
- En este sentido y con el fin de **incrementar la seguridad y mejorar las condiciones sociales en el sector**, se han aprobado cinco reales decretos:
 - ✓ **Real Decreto 551/2006** de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de **mercancías peligrosas** por carretera en territorio español.
 - ✓ **Real Decreto 1225/2006** de 27 de octubre, por el que se **modifica el Reglamento** de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.
 - ✓ **Real Decreto 640/2007** de 18 de mayo, por el que se establecen **excepciones** a la obligatoriedad de las normas sobre **tiempos de conducción y descanso** y el uso del **tacógrafo** en el transporte por carretera.
 - ✓ **Real Decreto 902/2007**, de 6 de julio, por el que se modifica la regulación vigente sobre **jornadas especiales de trabajo**, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera
 - ✓ **Real Decreto 1032/2007**, de 20 de julio, por el que se regula la **cualificación inicial y la formación continua** de los conductores profesionales del transporte por carretera.
- También ha sido aprobada la **ORDEN FOM/734/2007**, de 20 de marzo por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de **autorizaciones** de transporte de mercancías, mediante la que se introducen nuevas normas de ordenación en el sector que propician la **renovación de la flota** destinada a dicha actividad, en una clara apuesta por la **seguridad vial** y el **medio ambiente**.

- Con el objetivo de mejorar las condiciones de calidad, seguridad y accesibilidad del transporte de viajeros en España, se ha puesto en marcha el **proceso de renovación mediante concurso de las concesiones de transporte regular de viajeros** por carretera. Hasta el presente se han convocado 13 concursos de concesiones previamente caducadas, de los que se han resuelto 9. Con anterioridad al inicio de este proceso se había formalizado con los agentes del sector de un protocolo de apoyo y conclusiones para fijar los criterios de los pliegos de condiciones de los concursos.
- En materia de **formación para los trabajadores y empresarios** del sector, se pueden destacar las siguientes actuaciones:
 - ✓ Se ha financiado la realización de casi **7.000 cursos**, que supone un crecimiento del 27,6% sobre la media anual de la legislatura 2000-2004, por un importe superior a 24 millones de Euros.
 - ✓ Se ha firmado y puesto en marcha un **convenio de colaboración** con el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) y las asociaciones de fabricantes e importadores de vehículos industriales, ANFAC Y ANIACAM, para la formación de 6.500 conductores de vehículos industriales en materia de **conducción eficiente** desde el punto de vista energético.
 - ✓ Asimismo, siguiendo las directrices del PEIT, donde se prevé expresamente “la creación de una entidad especializada en la formación del transporte por carretera”, el pasado 16 de septiembre de 2008 se constituyó la **Fundación “Transporte y Formación”**.
- Se ha procedido a la revisión del Plan de actuación para el Sector del Transporte de Mercancías, que ha quedado reflejada en el nuevo Plan PETRA II (véase página 27) y, adicionalmente, se ha elaborado un plan de acción para la promoción del operador intermodal desde la perspectiva del transporte de mercancías por carretera.
- Por otro lado, con el objetivo de que las empresas del sector del transporte por carretera puedan hacer frente en mejores condiciones a la difícil situación derivada del incremento del precio del combustible y a la caída de su actividad, se han firmado acuerdos con el Departamento de Transporte de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera y con el Departamento de Transporte de Viajeros del citado comité, mediante los cuales se ponen en marcha más de cincuenta medidas cuya ejecución corresponde a siete ministerios, incluido el Ministerio de Fomento (y cuyo contenido ha quedado reflejado en las medidas del presente Plan Sectorial). Entre ellas, cabe destacar el aumento en 20 millones de Euros del presupuesto destinado a las ayudas para el abandono de la profesión de los transportistas autónomos de edad avanzada, con lo que en 2009 se destinará un total de 60 millones de Euros a este concepto.
- En desarrollo de los citados compromisos, se ha remitido a las Cortes Generales el Proyecto de Ley de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, que modernizará el régimen jurídico de este contrato equiparándolo a los ordenamientos más avanzados de los países de nuestro entorno, y se han publicado nueve Ordenes Ministeriales.

1.- IDENTIFICACIÓN DE PROYECTOS

- Se ha identificado un total de **27 proyectos** con los que concretar un poco más la implantación y desarrollo de las líneas estratégicas definidas en el Plan Sectorial:

PLAN SECTORIAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

Desglose por líneas estratégicas y proyectos

1.- COMPETITIVIDAD

- p.1.- Estructura empresarial
- p.2.- Diversificación servicios
- p.3.- N. Tecnologías e I+D+I
- p.4.- Comercialización
- p.5.- Internacionalización
- p.6.- Revisión Pl. Estratégicos

2.- INTERMODALIDAD

- p.7.- Operador Intermodal
- p.8.- Planes Intermodales

3.- SOSTENIB Y M. AMB.

- p.9.- Imp. medioambiental
- p.10.- Mov. Sost. y T. Público

4.- SOCIO-LABORAL

- p.11.- Socio-laboral

5.- FORMACIÓN

- p.12.- Profesionalización
- p.13.- Aplicación RD 1032/07

6.- CALIDAD DE SERVICIO

- p.14.- Calidad e imagen
- p.15.- Derechos usuarios

7.- SEGURIDAD-T. DIGITAL

- p.16.- Incremento seguridad
- p.17.- Información y concienc.
- p.18.- Tacógrafo Digital

8.- TRANSP. Y COMPET.

- p.19.- Buenas prácticas
- p.20.- Transp., comp., precios
- p.21.- Estudios, observs., inf.
- p.22.- Inspección y normativa

9.- CONCESIONES-ACCES.

- p.23.- Accesibilidad
- p.24.- Renovac. concesiones

10.- COORDINAC-COOPER

- p.25.- Admón.-Mercado
- p.26.- Cooperación AA.PP.
- p.27.- Coord. Gestión AA.PP.

2.- PRIORIZACIÓN, CRONOGRAMA Y DOTACIÓN PRESUPUESTARIA

PRIORIZACIÓN

➤ El Plan Sectorial se concibe desde el Ministerio de Fomento para la mejora del Sector y de la propia Administración. Por este motivo se ha dado una mayor **prioridad** a aquellos proyectos que supondrán una mayor involucración de tiempo y recursos en el corto plazo.

PLAN SECTORIAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

Priorización de proyectos de desarrollo de las líneas estratégicas

1.- COMPETITIVIDAD	2.- INTERMODALIDAD	3.- SOSTENIB Y M. AMB.	4.- SOCIO-LABORAL	5.- FORMACIÓN
p.1.- Estructura empresarial	p.7.- Operador Intermodal	p.9.- Imp. medioambiental	p.11.- Socio-laboral	p.12.- Profesionalización
p.2.- Diversificación servicios	p.8.- Planes Intermodales	p.10.- Mov. Sost. y T. Público		p.13.- Aplicación RD 1032/07
p.3.- N. Tecnologías e I+D+I				
p.4.- Comercialización				
p.5.- Internacionalización				
p.6.- Revisión Pl. Estratégicos				
6.- CALIDAD DE SERVICIO	7.- SEGURIDAD-T. DIGITAL	8.- TRANSP. Y COMP.	9.- CONCESIONES-ACCES.	10.- COORDINAC-COOPER
p.14.- Calidad e imagen	p.16.- Incremento seguridad	p.19.- Buenas prácticas	p.23.- Accesibilidad	p.25.- Admón.-Mercado
p.15.- Derechos usuarios	p.17.- Información y concienc.	p.20.- Transp., comp., precios	p.24.- Renovac. concesiones	p.26.- Cooperación AA.PP.
	p.18.- Tacógrafo Digital	p.21.- Estudios, observs., inf.		p.27.- Coord. Gestión AA.PP.
		p.22.- Inspección y normativa		

Prioridad: Media Alta Muy Alta

CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN

- La definición del **Plan Sectorial** se encuadra en los planteamientos estratégicos y en la planificación del **PEIT**, cuyo primer horizonte temporal se estableció hasta el año 2012. Conforme a ello se ha establecido para el mismo el periodo de vigencia 2009-2013, si bien se conserva 2008 como enlace de referencia en el cronograma y en el presupuesto
- Cabe aclarar que gran parte de los proyectos y medidas en él recogidos vienen siendo aplicados por la Dirección General de Transportes por Carretera desde hace años, y más concretamente desde la aprobación del PEIT en 2005. En muchas ocasiones, su aplicación tiene un carácter permanente y se continuarán ejecutando de forma indefinida en el tiempo, incluso más allá del horizonte del 2013.

PLAN SECTORIAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

Cronograma de ejecución de proyectos de desarrollo de las líneas estratégicas

Proyecto / medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1.- Competitividad						
p.1.- ESTRUCTURA EMPRESARIAL	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta
p.2.- DIVERSIFICACIÓN SERVICIOS		Media	Media	Media	Media	Media
p.3.- NUEVAS TECNOLOGÍAS E I+D+I	Media	Media	Media	Media	Media	Media
p.4.- COMERCIALIZACIÓN		Media	Media		Media	Media
p.5.- INTERNACIONALIZACIÓN	Media	Media	Media	Media	Media	Media
p.6.- REVISIÓN PLANES ESTRATÉGICOS	Muy Alta	Muy Alta	Muy Alta	Muy Alta	Muy Alta	Muy Alta
2.- Intermodalidad						
p.7.- OPERADOR INTERMODAL	Media	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta
p.8.- PLANES INTERMODALES	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta
3.- Sostenibilidad y Medio Ambiente						
p.9.- IMPACTO MEDIOAMBIENTAL	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta
p.10.- MOVILIDAD SOSTENIBLE Y TRANSPORTE PÚBLICO	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta	Alta

Dedicación de recursos: Media Alta Muy Alta

Proyecto / medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013
4.- Socio-laboral						
p.11.- SOCIO-LABORAL	■	■	■	■	■	■
5.- Formación						
p.12.- PROFESIONALIZACIÓN DEL SECTOR	■	■	■	■	■	■
p.13.- APLICACIÓN REAL DECRETO 1032/2007	■	■	■	■	■	■
6.- Calidad de Servicio						
p.14.- CALIDAD E IMAGEN (PASIVA)	■	■	■	■	■	■
p.15.- DERECHOS DE LOS USUARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS		■	■	■		
7.- Seguridad y tacógrafo digital						
p.16.- INCREMENTO DE LA SEGURIDAD EN EL TPTE POR CARRETERA	■	■	■	■	■	■
p.17.- INFORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN	■	■	■	■	■	■
p.18.- TACÓGRAFO DIGITAL	■	■	■	■	■	■
8. Funcionamiento del mercado: transparencia y competencia						
p.19.- BUENAS PRÁCTICAS	■	■	■	■	■	■
p.20.- TRANSPARENCIA, COMPETENCIA Y PRECIOS		■	■	■	■	■
p.21.- ESTUDIOS, OBSERVATORIOS E INFORMACIÓN	■	■	■	■	■	■
p.22.- INSPECCIÓN Y NORMATIVA	■	■	■	■	■	■
9.- Renovación de concesiones y accesibilidad						
p.23.- ACCESIBILIDAD	■	■	■	■	■	■
p.24.- RENOVACIÓN CONCESIONES	■	■	■	■	■	■
10.- Coordinación y cooperación						
p.25.- ADMINISTRACIÓN-MERCADO	■	■	■	■	■	■
p.26.- COOPERACIÓN ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	■	■	■	■	■	■
p.27.- COORDINACIÓN Y GESTIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	■	■	■	■	■	■

Dedicación de recursos: ■ Media ■ Alta ■ Muy Alta

DOTACIÓN PRESUPUESTARIA

- La asignación presupuestaria prevista para el desarrollo del Plan Sectorial en el período 2008-2013, siempre que las disponibilidades presupuestarias lo permitan, asciende a 537 millones de euros, que se distribuyen por anualidades y grupos de gasto de la forma siguiente (cifras en miles de euros):

PLAN SECTORIAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

Dotación Presupuestaria para el desarrollo de las líneas estratégicas

ANUALIDAD	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	TOTAL
Transferencias Corrientes	1.494,26	1.524,14	1.544,62	1.575,51	1.607,02	7.745,55
Transferencias de Capital	126.506,86	66,506,86	67.837,00	67.837,00	69.194,00	397,881,72
Inversiones Reales	2,476,14	4.276,14	4.383,04	4.492,62	4.604,94	20,232,88
Activos Financieros	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	12.000,00	60.000,00
TOTAL	142,477,26	84,307,14	85.764,66	85.905,13	87.405,96	485,860,15

- El apartado de Inversiones incluye la dotación necesaria para la implantación del tacógrafo digital y de nuevos sistemas de comunicación aplicados al transporte por carretera, los trabajos necesarios para posibilitar la renovación de las concesiones de transporte regular de viajeros y los estudios, análisis y evolución de las condiciones sociales del Sector en su totalidad.
- En las Transferencias corrientes se incluyen las necesarias aportaciones al grupo de Eurocontrol Route y al Comité Nacional del Transporte.
- Las Transferencias de capital recogen los fondos precisos para atender el programa de medidas para la mejora del Sector del Transporte por Carretera que, a partir de 2009, se incrementan en 20 millones de euros como consecuencia de los ACM de junio de 2008, si bien en 2009 el incremento, por un sola vez, para hacer frente a la fuerte demanda es de 60 millones.
- Los Activos Financieros incluyen en especial dotaciones para un programa de ayudas a la financiación para la obtención del Certificado de Aptitud Profesional (CAP).

DOTACIÓN PRESUPUESTARIA

PLAN SECTORIAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

Distribución en % de la Dotación por Líneas estratégicas

<i>Líneas estratégicas</i>	<i>Transferencias Corrientes</i>	<i>Transferencias de Capital</i>	<i>Inversiones Reales</i>	<i>Activos Financieros</i>	<i>Total € (miles)</i>
<i>Competitividad</i>	15%	15%	10%	20%	74.867,38
<i>Intermodalidad</i>	15%		5%		2.173,48
<i>Sostenibil y Medio Amb.</i>	10%	10%			40.562,73
<i>Socio-Laboral</i>		65%			258.623,12
<i>Formación</i>	20%			70%	43.549,11
<i>Calidad de Servicio</i>				10%	6.000,00
<i>Seguridad y Tacógrafo Dig</i>			60%		12.139,73
<i>Transparenc y Competencia</i>	10%	10%			40.562,73
<i>Renov. Concesiones y Acc</i>			25%		5.058,22
<i>Coordinac. y Cooperación</i>	30%				2.323,67
TOTAL	7.745,55	397.881,72	20.232,88	60.000,00	485.860,15

(*) Siempre que las disponibilidades presupuestarias lo permitan

DESARROLLO DEL PLAN SECTORIAL

PLAN DE ACCIÓN DETALLADO

1.- COMPETITIVIDAD

PROYECTO:

p.1.- ESTRUCTURA EMPRESARIAL

ANTECEDENTES:

- ❖ El sector nacional del transporte por carretera presenta tradicionalmente un grado de atomización alto, lo que minora en gran medida su potencial competitivo en un mercado cada vez más exigente y global, que precisa de la realización de fuertes inversiones.
- ❖ Si bien es verdad que para cada perfil de empresa de transporte (dimensión, servicio, etc.) existen diferentes nichos de mercado en el que pueden tener encaje, también es verdad que cada vez más las demandas del cliente evolucionan muy condicionadas por una preferencia clara por los servicios integrales y de calidad, además de por la imparable globalización de los mercados.
- ❖ En este contexto, empresas multinacionales mejor preparadas y con mayor capacidad financiera, están consolidando su presencia en el mercado mundial y en los diferentes mercados nacionales.

OBJETIVOS:

- ✓ Contribuir a que las empresas españolas incrementen su dimensión empresarial media en el mercado, al objeto de obtengan una dimensión óptima para competir con garantías en el segmento de mercado que hayan elegido estratégicamente, tanto en el marco nacional como internacional.
- ✓ Crear un entorno favorable para la inversión y, en general, para la modernización del sector y su adaptación a las nuevas tendencias en las demandas del cliente.
- ✓ Propiciar con ello una mejora en la eficiencia de las empresas y del sector en su conjunto.

PRIORIDAD:

ALTA

IMPULSORES:

- C.N.T.C.
- Comunidades Autónomas
- Cámaras de Comercio

RESPONSABLE :

- Ministerio de Fomento

p.1.- Estructura empresarial

INDICADORES:

Indicadores de actuación:

- Estudios y análisis: (nº anual de estudios y análisis) Mide el número de actuaciones en la realización de estudios y análisis sobre las posibilidades y ventajas de los procesos de concentración y colaboración empresarial.
- Iniciativas y actos de difusión: (nº anual de iniciativas y actos) Idem con iniciativas y actos de difusión de los resultados sobre el análisis de ventajas e inconvenientes.
- Dotación de líneas de ayuda: (Σ €/año en líneas de ayuda) Permite medir la evolución anual de la dotación.

Indicadores de resultado:

- Nº medio de autorizaciones por empresa: (nº autorizaciones / nº empresas) Mide la dimensión empresarial media en función del número de vehículos propios por empresa.
- Facturación media por empresa: (facturación total sector / nº empresas) Mide la dimensión empresarial media en función de la facturación de las empresas.
- Plantilla media: (nº trabajadores / nº empresas) Mide la dimensión empresarial media en función del número de empleados.
- Margen comercial medio: (margen bruto total sector / nº empresas) Mide la rentabilidad operativa del sector.
- Inversión empresarial media: (inversión total sector / nº empresas) Mide la capacidad inversora del sector, como reflejo de su capacidad financiera (interna y externa) y de su apuesta por el desarrollo y modernización del negocio.
- % de autónomos: (nº autónomos / nº empleados) Indica el grado de subcontratación en la estructura laboral del sector.
- Materialización de iniciativas de concentración: (nº anual de proyectos-experiencias iniciados) Mide el nº de proyectos-experiencias en concentración iniciados anualmente, especialmente a través de alguno de los canales establecidos para su promoción y ayuda (p. ej., programas de las Cámaras de Comercio para crear centrales de compra, etc.)
- Abandono de la profesión (dimensión y edad): (nº de transportistas acogidos al programa) Indica el número de transportistas de pequeña dimensión y edad avanzada que se acogen al programa para el abandono de la profesión.
- Utilización de ayudas del ICO: (Σ €/año destinados al sector transporte) Permite medir el aprovechamiento que el sector realiza de las líneas de financiación del ICO.

PROYECTO:**p.2.- DIVERSIFICACIÓN DE SERVICIOS****ANTECEDENTES:**

- ❖ Tradicionalmente las empresas españolas se han centrado excesivamente en la oferta de un servicio exclusivo de transporte, condicionados en gran medida por una dimensión reducida que les dificultaba realizar inversiones para configurar una oferta más amplia.
- ❖ Pero la evolución de las demandas del cliente en este mercado resultan cada vez más drásticas y tienden a ser más exigentes y a demandar un servicio cada vez más completo y a ser posible ofertado por un único interlocutor.
- ❖ Otro factor para considerar la necesidad de diversificar la oferta de servicios, es el hecho de que la actividad del transporte reduce progresivamente sus márgenes (fuerte competencia, incremento de los costes, etc.), pasando a ser las actividades complementarias y de valor añadido las que aportan una mayor rentabilidad al negocio.

OBJETIVOS:

- ✓ Propiciar la evolución desde la actividad de meros transportistas a la oferta de un servicio más completo e integrado de cara al cliente.
- ✓ Diversificar las fuentes de ingresos de las empresas nacionales, minimizando riesgos como el de la subida de los precios del combustible.

PRIORIDAD:

MEDIA

IMPULSORES:

➤ C.N.T.C.

RESPONSABLE :

➤ Ministerio de Fomento

p.2.- Diversificación de servicios

MEDIDAS:

- 2.1.- Análisis y difusión de las exigencias y tendencias del mercado: exigencia de interlocutor único (ventanilla única), tendencia a la integración de servicios en una sola oferta (en un único operador, mediante colaboraciones estables o puntuales entre operadores tipo joint venture, etc.), etc.
- 2.2.- Apoyo a la creación de operadores integrales con una oferta diversificada de servicios: reconocimiento a través de premios anuales a las mejores experiencias empresariales en diversificación de servicios, difusión de mejores prácticas, experiencias con éxito, etc.

CRONOGRAMA:

Proyecto / medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013
p.2.- DIVERSIFICACIÓN SERVICIOS						
2.1.- "Análisis y difusión" de las exigencias y tendencias del mercado	■	■	■	■	■	■
2.2.- "Apoyo" a la creación de operadores integrales		■	■	■	■	■

Dedicación de recursos: ■ Media ■ Alta ■ Muy Alta

INDICADORES:

Indicadores de actuación:

- Estudios y análisis: (nº anual de estudios y análisis) Mide el número de actuaciones en la realización de estudios y análisis sobre las exigencias y tendencias del mercado.
- Iniciativas y actos de difusión: (nº anual de iniciativas y actos) Idem con iniciativas y actos de difusión de los resultados sobre el análisis de exigencias y tendencias.
- Concurso de mejores experiencias: (celebración anual del premio) Mide la continuidad en la celebración del premio.

Indicadores de resultado:

- Evolución al operador logístico: (nº operadores logísticos / nº total empresas) Mide el % que representan las empresas que se presentan como operadores logísticos y que se puede obtener a través de su inclusión en alguna de las asociaciones representativas de los mismos.
- Valoración del servicio ofrecido: (puntuación 1-10 sobre la oferta de servicios recibida) Mide la diversificación real y la integración de la oferta que las empresas del mercado realizan, valorada por el mismo cliente a través de encuestas de satisfacción y valoración.
- Nº de empresas presentadas al Concurso: (nº anual de empresas presentadas) Mide la aceptación de la iniciativa.

PROYECTO:**p.3.- NUEVAS TECNOLOGÍAS E I+D+I****ANTECEDENTES:**

- ❖ Dos de las características principales de las empresas españolas de transporte por carretera han condicionado negativamente una apuesta generalizada por las nuevas tecnologías y el I+D+I en el sector: su reducida dimensión empresarial y consecuente menor capacidad financiera, y su perfil de empresas familiares con reducida, en algunos casos, visión empresarial de desarrollo del negocio.
- ❖ Sin embargo, las nuevas tecnologías se han mostrado como un elemento clave para optimizar la gestión de las empresas, ajustando costes, mejorando el servicio ofrecido al cliente y aportando un valor diferencial ante los mismos que justifique un incremento de los precios.
- ❖ Una gran oportunidad para su generalización la representa el hecho de que la oferta del mercado en nuevas tecnologías resulta cada vez más abundante y, por tanto, más accesible y económica, lo que se une a una creciente capacitación del personal de las empresas de transporte.

OBJETIVOS:

- ✓ Concienciar a las empresas del sector sobre las ventajas de apostar por las nuevas tecnologías y la investigación, de cara a mejorar y optimizar su oferta de servicios y disponer de elementos de mayor competitividad en su posicionamiento en el mercado.
- ✓ Facilitar el acceso de las empresas a las nuevas tecnologías, a las actividades de I+D+I y a la formación que aquellas precisan.

PRIORIDAD:

MEDIA

IMPULSORES:

- C.N.T.C.
- Comunidades Autónomas
- Mº de Industria, Turismo y Com.

RESPONSABLE :

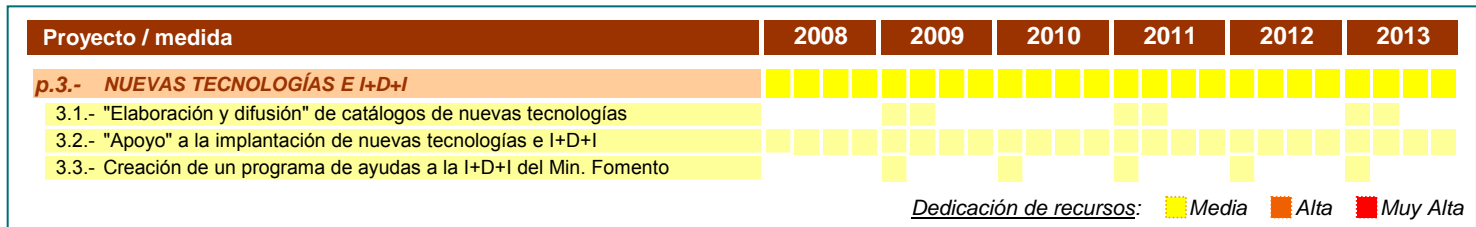
- Ministerio de Fomento

p.3.- Nuevas Tecnologías e I+D+I

MEDIDAS:

3.1.-	Elaboración y difusión de catálogos de nuevas tecnologías: con herramientas, posibilidades, ayudas y ventajas en la gestión empresarial, gestión de la cadena de suministro, gestión de flotas (ITS), comunicación operador-cliente/usuario, operador-proveedores, operador-operador, etc.
3.2.-	Apoyo a la implantación de nuevas tecnologías e I+D+I: participación del Ministerio de Fomento en programas de otros Ministerios (Industria – Innoempresa, Avanza Pyme, etc.) y de la U.E., asesoramiento a empresas que se presentan a dichos programas, etc.
3.3.-	Fomento del uso y participación de las empresas del sector en los fondos públicos ofrecidos en los programas de ayudas a la I+D+I.

CRONOGRAMA:



INDICADORES:

- Indicadores de actuación:*
- Actualizaciones del catálogo: (plazo de actualización del catálogo) Mide el tiempo transcurrido entre actualizaciones del catálogo, como indicador de la labor de la DGTC y de la necesidad de actualización por la velocidad de los cambios en este campo.
 - Dotación de líneas de ayuda: (Σ€/año en líneas de ayuda) Permite medir la evolución anual de la dotación.
 - Participación de la DGTC en programas: (nº de participaciones al año) Mide el número de proyectos en este ámbito en los que la DGTC ha estado involucrada de alguna manera (asesoramiento, supervisión, etc.) para contribuir a su implantación en el sector.

**INDICADORES:
(cont.)****p.3.- Nuevas Tecnologías e I+D+I***Indicadores de resultado:*

- Inversión media en nuevas tecnologías: (inversión total en N. Tecnologías / nº empresas) Indicativo de la apuesta de las empresas por la modernización del sector, pero también de su capacidad financiera (interna y externa).
- Penetración de Internet: (nº transacciones a través de Internet / nº total de transacciones) Mide el grado de penetración del comercio electrónico en el sector.
- Acogida de programas de ayuda: (nº de empresas en programas / nº total de empresas) Indica el % anual de empresas que se han acogido a programas de inversión en Nuevas Tecnologías e I+D+I.

PROYECTO:**p.4.- COMERCIALIZACIÓN****ANTECEDENTES:**

- ❖ La reducida dimensión empresarial y capacidad financiera de las empresas nacionales condiciona negativamente la generalización en las mismas de las nuevas tecnologías, lo que las penaliza a la hora de acceder en buenas condiciones a los nuevos canales de comercialización que se vienen generalizando en el mercado, muy relacionados con Internet y las nuevas tecnologías.
- ❖ Adicionalmente, en el transporte de mercancías por carretera, la excesiva atomización ha condicionado en gran medida la posición de desventaja que sus empresas presentan en la comercialización de sus servicios y negociación de sus contratos frente a las empresas cargadoras.

OBJETIVOS:

- ✓ Preparar a las empresas para acceder a los canales de comercialización existentes, tanto tradicionales como nuevos canales, con verdaderas garantías de éxito.
- ✓ Mejorar la posición negociadora de las empresas de transporte frente a los cargadores en la comercialización de sus servicios y en la negociación de contratos.

PRIORIDAD:

MEDIA

IMPULSORES:

➤ C.N.T.C.

RESPONSABLE :

➤ Ministerio de Fomento

p.4.- Comercialización

MEDIDAS:

- 4.1.-** Análisis y difusión de posibilidades y ventajas de estrategias y sistemas de comercialización: fórmulas de mejora competitiva en la comercialización (centrales de comercialización, redes de comercialización, etc.), cuantificación de las mejoras en la negociación de precios, posibilidades y riesgos de la comercialización a través de Internet, etc.
- 4.2.-** Promoción de las Buenas Prácticas en la comercialización de los servicios: contratación estable y por escrito, inclusión de una cláusula de revisión automática de precios, etc.

CRONOGRAMA:

Proyecto / medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013
p.4.- COMERCIALIZACIÓN		■ ■		■ ■		■ ■
4.1.- "Análisis y difusión" de estrategias y sistemas de comercialización		■ ■		■ ■		■ ■
4.2.- "Promoción" de Buenas Prácticas en la comercialización de servicios		■ ■		■ ■		■ ■

Dedicación de recursos: ■ Media ■ Alta ■ Muy Alta

INDICADORES:

Indicadores de actuación:

- Estudios y análisis: (nº anual de estudios y análisis) Mide el número de actuaciones en la realización de estudios y análisis sobre las posibilidades y ventajas de estrategias y sistemas de comercialización.
- Iniciativas y actos de difusión: (nº anual de iniciativas y actos) Idem con iniciativas y actos de difusión de los resultados sobre posibilidades y ventajas de la utilización de estrategias y sistemas de comercialización.

Indicadores de resultado:

- Aprovechamiento de la capacidad: (tons·km rodadas anualmente / tons·Km ofertadas) Es indicativo de la labor comercial realizada y del mayor aprovechamiento de la capacidad de carga que de ella se deriva.
- % Km en vacío: (Km. totales rodados anualmente / Km. en vacío rodados anualmente) Es indicativo de la labor comercial realizada y del mayor aprovechamiento de la capacidad de carga que de ella se deriva.
- Ingreso medio por vehículo: (facturación total del sector / nº total de vehículos) Es igualmente indicativo del aprovechamiento de la labor comercial, si bien deberían realizarse comparativas homogéneas por subsectores, pues no es lo mismo transporte nacional que internacional, ni granel que paquetería, etc.

p.4.- Comercialización

**INDICADORES:
(cont.)**

Indicadores de resultado (cont.):

- Ingreso medio por kilómetro: (facturación total del sector / nº total km. anuales) Idem que el anterior.
- Utilización de bolsas de carga: (nº total usuarios habituales bolsas de carga / cargadores+transportistas) Indicativo del grado de implantación de la comercialización por bolsas de carga.
- Evolución de los precios/tarifas: (precios-tarifas año n+1 / precios tarifas año n) Indica el % de crecimiento anual.
- Margen empresarial: (resultado / ventas) Mide la evolución de un factor muy ligado a una buena comercialización.

PROYECTO:**p.5.- INTERNACIONALIZACIÓN****ANTECEDENTES:**

- ❖ La globalización de los mercados obliga cada vez más a las empresas a buscar y consolidar oportunidades de negocio fuera de sus fronteras nacionales, no sólo porque en muchos casos sus mercados tradicionales resultan maduros y ofrecen menos oportunidades que otros mercados emergentes, sino porque cada vez es mayor la presencia en los mismos de competidores internacionales, lo que obliga en cierta manera a seguir sus pasos para no ser desplazados.
- ❖ En este sentido es de destacar el hecho de que las empresas españolas tradicionalmente han realizado transporte internacional, pero no han consolidado una cultura de internacionalización.
- ❖ Este hecho, especialmente importante en el transporte de mercancías por carretera, dificulta en gran medida la consecución de retornos que rentabilicen al máximo la actividad, además de desaprovechar las oportunidades de consolidación ante los clientes internacionales.
- ❖ Por otra parte, las empresas españolas que realizan transporte internacional se enfrentan a costes adicionales como es el caso de la “euroviñeta”, peajes por el uso de infraestructuras que determinados países han decidido implantar en su territorio.

OBJETIVOS:

- ✓ Sensibilizar al tejido empresarial de la necesidad de adoptar una cultura empresarial de mayor aceptación y valoración de la internacionalización.
- ✓ Contribuir a eliminar o minimizar las trabas y dificultades que el transporte internacional y la internacionalización presentan para las empresas españolas: trámites administrativos, identificación de oportunidades en terceros países, etc.

PRIORIDAD:

MEDIA

IMPULSORES:

- C.N.T.C.
- ICEX
- Cámaras de Comercio

RESPONSABLE :

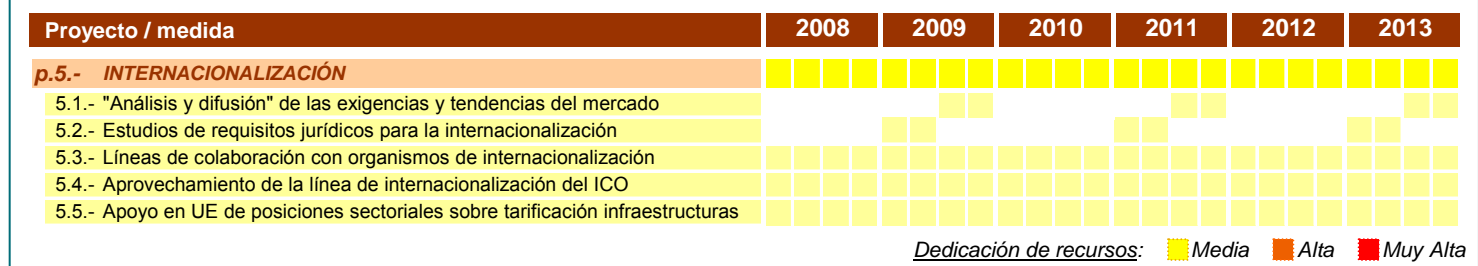
- Ministerio de Fomento

p.5.- Internacionalización

MEDIDAS:

5.1.-	Análisis y difusión de las exigencias y tendencias del mercado: La globalización como factor de valoración de un operador, posibilidades de los mercados del Este, ventajas de la implantación internacional frente al mero transporte internacional, etc.
5.2.-	Realizar estudios sobre los requisitos jurídicos necesarios para la implantación en terceros países.
5.3.-	Establecer líneas de colaboración con el ICEX y con el nuevo Consejo Interterritorial de Internacionalización, para la puesta en marcha de políticas de apoyo a la internacionalización de las empresas nacionales.
5.4.-	Aprovechamiento de la línea de financiación del ICO para la “Internacionalización de la Empresa Española”.
5.5.-	Apoyo en el ámbito comunitario a las posiciones sectoriales relativas a la “euroviñeta” y a la exclusión de los autobuses de la tarificación de infraestructuras, con el compromiso de aplicar la Directiva de tarificación únicamente a las concesiones de autopistas.

CRONOGRAMA:



INDICADORES:

- Indicadores de actuación:*
- Estudios y análisis: (nº anual de estudios y análisis) Mide el número de actuaciones en la realización de estudios y análisis sobre las exigencias y tendencias del mercado en relación a la internacionalización de las empresas.
 - Iniciativas y actos de difusión: (nº anual de iniciativas y actos) Idem con iniciativas y actos de difusión de los resultados de dichos estudios y análisis.
 - Dotación de líneas de ayuda: (Σ€/año en líneas de ayuda) Permite medir la evolución anual de la dotación.
 - Participación en foros de la UE, en apoyo a las posiciones sectoriales relativas a tarificación de infraestructuras.

p.5.- Internacionalización

**INDICADORES:
(cont.)***Indicadores de resultado:*

- o Empresas de transporte internacional: (nº empresas de transporte internacional / nº total de empresas) Indica el % de empresas que realizan transporte internacional.
- o Internacionalización de nuestras empresas: (nº empresas con delegaciones-bases fuera / nº total de empresas) Indica el % de empresas que pasan de hacer transporte internacional a comercializar sus servicios fuera.
- o Importancia del transporte a mercados emergentes (Europa Este, Magreb): (nº empresas españolas en estos países / nº total empresas extranjeras).
- o Cuota de la carretera en comercio exterior: (tons. totales imp-exp por carretera / tons. totales imp-exp) Indica la evolución del peso de la carretera en el comercio exterior.
- o Programas para la internacionalización: (nº de programas anuales). Indica el nº de proyectos, ferias, misiones comerciales, programas, etc. realizados por algún organismo competente, para la internacionalización de las empresas del sector.
- o Empresas acogidas a programas (nº empresas acogidas) Indica el número de empresas acogidas a alguno de los programas existentes para su internacionalización.
- o Importancia relativa de costes de tarificación (% de los costes de “euroviñeta” y/o cánones similares de tarificación de infraestructura sobre la totalidad de los costes de explotación).
- o Utilización de Línea de Internacionalización del ICO: (Σ €/año destinados al sector transporte) Permite medir el aprovechamiento que el sector realiza de las líneas de financiación del ICO destinadas a la internacionalización de las empresas.

PROYECTO:**p.6.- REVISIÓN DE PLANES ESTRATÉGICOS****ANTECEDENTES:**

- ❖ Desde el año 2001, la política del Ministerio de Fomento en materia de transportes por carretera ha estado marcada por los planes de actuación PETRA (cuya primera versión fue aprobada 2001 habiéndose revisado recientemente en 2008) para el transporte de mercancías, y PLATA (mar-2003) para el transporte de viajeros en autobús.
- ❖ Estos planes han establecido un precedente de planificación coordinada y consensuada con el propio sector, lo que ha propiciado un mayor acercamiento del diagnóstico y las medidas adoptadas a la realidad del mismo, así como una mayor agilidad y eficacia en su ejecución.
- ❖ Por lo que respecta al Plan PLATA, después de más de cinco años de vigor, se hace necesaria su revisión y rediseño en 2009. En el caso del Plan PETRA, habida cuenta de su reciente revisión en 2008 no se plantea una nueva reformulación hasta el año 2012, fin del horizonte temporal que abarca el presente Plan Sectorial.

OBJETIVOS:

- ✓ Diseñar las políticas de actuación del Ministerio de Fomento en materia de transporte por carretera, mediante la revisión de los planes del transporte de mercancías y de viajeros en autobús que den continuidad a los ya existentes.
- ✓ Contar a tal fin con la involucración y consenso del sector a través de sus diferentes agentes, tanto en la definición y revisión de ambos planes de actuación, como en su posterior ejecución.

PRIORIDAD:

MUY ALTA

IMPULSORES:

- C.N.T.C. (Asociaciones)
- Comunidades Autónomas
- Organizaciones Sindicales

RESPONSABLE :

- Ministerio de Fomento

2.- INTERMODALIDAD

PROYECTO:

p.7.- OPERADOR INTERMODAL

ANTECEDENTES:

- ❖ El funcionamiento tremendamente flexible y eficaz que en las últimas décadas ha presentado el transporte por carretera, ha conducido a un incremento progresivo y poco equilibrado de su participación en el conjunto mercado del transporte.
- ❖ Sin embargo en los últimos años se asiste a una priorización de la UE y de sus diferentes Estados miembros, por configurar un sistema de transporte más equilibrado en la utilización de sus modos y, por tanto, más sostenible y respetuoso con el medio ambiente. Esta apuesta plantea importantes retos para el transportista por carretera, pero también importantes oportunidades de desarrollar su negocio de “transporte” dentro de una nueva concepción de participación de los diferentes modos.
- ❖ El sector nacional del transporte por carretera aún no ha consolidado ese salto necesario hacia la intermodalidad, si bien es verdad que empiezan a aparecer ejemplos empresariales muy interesantes.
- ❖ En el año 2007, la DGTC elaboró un plan de acción para promover la figura del operador intermodal desde el sector del transporte de mercancías por carretera.

OBJETIVOS:

- ✓ Promover la evolución hacia el operador intermodal, propiciando un entorno de “coordinación y colaboración” entre los diferentes modos y no de competencia, actualizando periódicamente planes de acción.
- ✓ Contribuir a eliminar o minimizar las trabas o dificultades existentes para la generalización de operadores intermodales dentro de las empresas del sector del transporte por carretera.

PRIORIDAD:

ALTA

IMPULSORES:

- U.E. (Programas Marco)
- Gestores de Infraestructuras de Transporte
- Consejo Nacional del Tte Terrestre

RESPONSABLE :

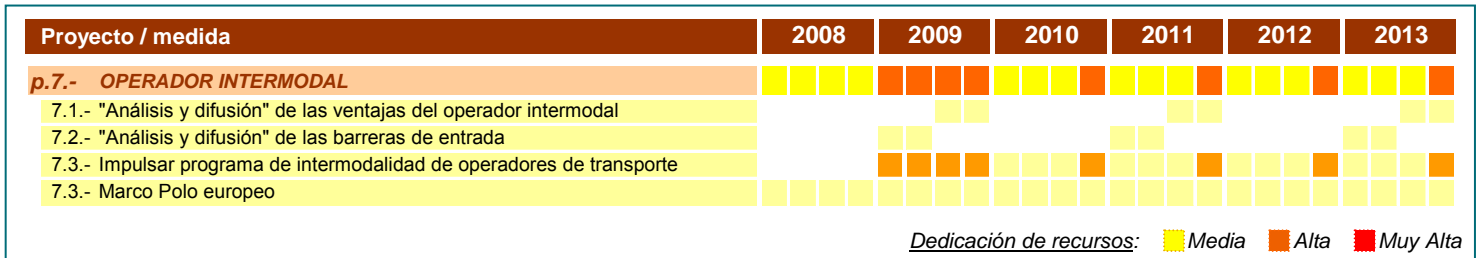
- Ministerio de Fomento

p.7.- Operador Intermodal

MEDIDAS:

7.1.-	Análisis y difusión de las ventajas del operador intermodal: costes, servicio, precio del combustible, etc.
7.2.-	Análisis y difusión de las barreras de entrada para las empresas de transporte por carretera en el transporte intermodal: inversiones, cobertura, etc.
7.3.-	Impulsar desde el Ministerio de Fomento un programa de intermodalidad de los operadores de transporte de conformidad con lo que se establezca en los Planes Intermodales del Transporte de Mercancías y de Viajeros.
7.4.-	Marco Polo europeo: apoyar desde el Min. de Fomento la presentación de proyectos europeos de intermodalidad.

CRONOGRAMA:



INDICADORES:

- Indicadores de actuación:*
- Estudios y análisis: (nº anual de estudios y análisis) Mide el número de actuaciones en la realización de estudios y análisis sobre las ventajas del operador intermodal y sobre las barreras de entrada para las empresas de transporte por carretera.
 - Iniciativas y actos de difusión: (nº anual de iniciativas y actos) Idem con iniciativas y actos de difusión de los resultados sobre dichos estudios y análisis.
 - Dotación de líneas de ayuda: (Σ€/año en líneas de ayuda) Permite medir la evolución anual de la dotación.
- Indicadores de resultado:*
- Cuota del transporte combinado: (ton. anuales en transporte combinado / ton. anuales totales del sector) Indica el grado de trasvase de las mercancías de la carretera al ferrocarril.
 - Evolución al operador intermodal: (nº operadores intermodales/ nº total empresas) Mide el % que representan las empresas que se presentan como operadores intermodales y que se puede obtener a través de su inclusión en alguna de las asociaciones representativas de los mismos.

PROYECTO:**p.8.- PLANES INTERMODALES****ANTECEDENTES:**

- ❖ En el contexto de apuesta general por la intermodalidad como herramienta clave para crear un sistema de transporte sostenible y equilibrado en sus diferentes modos, el Gobierno ha establecido, dentro de su Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), la necesidad de realizar un análisis y diagnóstico y definir unas estrategias de actuación a nivel nacional para el desarrollo y promoción de la intermodalidad.
- ❖ Estas pautas deberán ser tenidas en cuenta por los diferentes sectores y ámbitos regionales a los que inevitablemente afectan. El sector del transporte por carretera deberá jugar un papel muy importante en dicha estrategia y por tanto sus planteamientos básicos han de ser tenidos en cuenta en la elaboración de este Plan Sectorial.
- ❖ La DGTC ha dado los primeros pasos con la elaboración de un plan de acción del operador intermodal, desde la perspectiva del transporte de mercancías por carretera, que deber ser el punto de partida para los futuros Planes de Transporte Intermodal de mercancías y de viajeros.

OBJETIVOS:

- ✓ Propiciar una comunicación y coordinación fluida con los responsables de ejecución del PEIT y de sus Planes Intermodales, a fin de que la política y estrategias de actuación en el contexto del transporte por carretera estén alineadas con la política nacional en materia de transporte y con su apuesta por la integración de modos.
- ✓ Actuar de engranaje y nexo de unión entre dicha política y estrategia nacional, con las actuaciones sectoriales a nivel de CC.AA. y Municipios.

PRIORIDAD:

MUY ALTA

RESPONSABLE :

➤ Ministerio de Fomento

IMPULSORES:

- Min. Fomento – Secretaría de Estado de Planificación y Relaciones Institucionales y Secretaría de Estado de Infraestructuras.
- Comunidades Autónomas
- Consejo Nacional del Transporte Terrestre

p.8.- Planes Intermodales

MEDIDAS:

8.1.-	Información y cooperación con las Comunidades Autónomas (a través de las Dir. Grles. Tpte.) de las actuaciones en materia de centros de transporte y centros intermodales, en consonancia con los planteamientos estratégicos del PEIT.
8.2.-	Cooperación con la Secretaría de Estado de Planificación y Relaciones Instituciones para la elaboración y ejecución de los Planes de Transporte Intermodal de Mercancías y Viajeros.

CRONOGRAMA:

Proyecto / medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013
p.8.- PLANES INTERMODALES	■	■	■	■	■	■
8.1.- Información y coordinación con las Comunidades Autónomas	■	■	■	■	■	■
8.2.- Coordinación con S.E. de Planificación y RRII: Plan Transporte Intermodal	■	■	■	■	■	■

Dedicación de recursos: ■ Media ■ Alta ■ Muy Alta

INDICADORES:

Indicadores de actuación:

- Coordinación Ministerio de Fomento: (nº anual de reuniones y otras actuaciones en materia de coordinación) Mide el número de actuaciones de coordinación para la implantación de las estrategias de intermodalidad del PEIT.
- Información y coordinación a Comunidades Autónomas: (nº anual de reuniones y otras actuaciones en materia de información y coordinación) Mide el número de actuaciones e iniciativas de información y coordinación para la implantación de las estrategias de intermodalidad del PEIT y su adaptación a la realidad y planificación de cada Comunidad.
- Cumplimiento de plazos: (Desviación en meses respecto al objetivo) Indica el nivel de adecuación a la programación, especialmente relevante en los Planes de Transporte Intermodal, pues su no finalización a tiempo supone el estancamiento en el desarrollo de esta modalidad de transporte.

Indicadores de resultado:

- Cobertura de la red de carreteras: (nº de plataformas intermodales / nº Km. de red) Mide la oferta de plataformas intermodales por cada Km. de la red estatal de carreteras.
- Tamaño medio de las plataformas intermodales: (m² totales de las plats. Intermodales / nº de plataformas) Indica la dimensión media de estas plataformas.

3.- SOSTENIBILIDAD Y MEDIO AMBIENTE**PROYECTO:****p.9.- IMPACTO MEDIOAMBIENTAL****ANTECEDENTES:**

- ❖ En el año 2005, el transporte por carretera en España (incluyendo el efecto del vehículo privado) representaba aproximadamente el 32% del consumo final de energía y el 20% de las emisiones de gas con efecto invernadero⁽¹⁾. En este sentido, la minimización del impacto medioambiental y la mejora de la eficiencia energética son factores de máxima preocupación en la política de transporte actual y han condicionado en gran medida la apuesta por configurar un sistema de transporte sostenible y eficiente. Dicha apuesta tiene especial repercusión en el transporte por carretera, al ser el modo más utilizado y que produce mayores impactos medioambientales.
- ❖ A la creciente sensibilización que sobre la sostenibilidad y el medio ambiente presentan la sociedad en general y los agentes del sector en particular, habría que añadir las posibilidades que en este sentido brindan las nuevas tecnologías y la mejora progresiva del acceso a las mismas.
- ❖ Por último es de reseñar la progresiva generalización de la certificación medioambiental entre las empresas del sector, que responden a un creciente respeto y la sensibilización medioambiental.

OBJETIVOS:

- ✓ Contribuir a la disminución del impacto global del transporte por carretera, ajustándolo lo más posible a los objetivos acordados a nivel europeo para el sector, y propiciar una mejora de la calidad ambiental y eficiencia energética de cara al entorno natural y urbano.
- ✓ Promover a tal fin una mayor información y sensibilización de los empresarios y trabajadores del sector hacia los temas medioambientales.

PRIORIDAD:

ALTA

IMPULSORES:

- Fabricantes de Vehículos
- Entidades certificadoras
- Ministerio de Medio Ambiente, M. Rural y Marino
- M de Industria, Turismo y Comercio

RESPONSABLE :

➤ Ministerio de Fomento

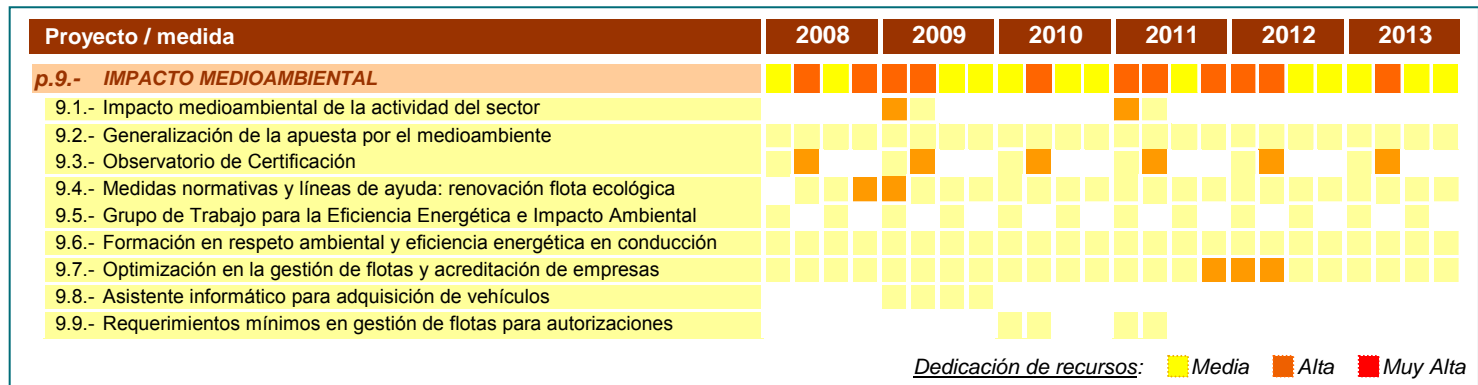
(1) Fuente: Eurostat y European Environment Agency (EEA).

p.9.- Impacto Medioambiental

MEDIDAS:

9.1.-	Análisis del impacto medioambiental de la actividad del sector: causas de impacto, costes (directo-indirecto, económico-social), medidas correctoras, beneficios del respeto medioambiental, etc.
9.2.-	Apoyo a la generalización de la apuesta por el medioambiente: información sobre la obtención de certificados de medioambiente, colaboración con entidades de certificación para la adaptación a las peculiaridades del sector, creación de programa de apoyo al respeto medioambiental (certificaciones, vehículos ecológicos, renovación de flota, etc.), creación de un premio a logros medioambientales o de eficiencia energética, etc.
9.3.-	Seguimiento, a través del mantenimiento y actualización del Observatorio de Certificación, de la evolución de la certificación medioambiental de las empresas.
9.4.-	Adopción de medidas normativas tendentes a la reducción de la antigüedad media de la flota y buscar líneas de ayuda con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo para flotas que empleen combustibles alternativos.
9.5.-	Continuación de la actividad del Grupo de Trabajo para la Eficiencia Energética e Impacto Ambiental
9.6.-	Generalización de la formación en el respeto medioambiental y la eficiencia energética en la conducción: otorgamiento de cursos de formación para la conducción eficiente, introducción de criterios medioambientales y de eficiencia energética para la obtención del CAP (Capacitación Profesional), e impulso de combustibles alternativos.
9.7.-	Apoyo para la implantación de sistemas de gestión de flotas minimizando entre otros los recorridos en vacío, y fomentar la acreditación a las empresas que tengan implantados estos sistemas
9.8.-	Elaboración de un asistente informático para la adquisición de vehículos.
9.9.-	Estudio del establecimiento de requisitos mínimos de gestión de flota para la obtención de autorizaciones de transporte.

CRONOGRAMA:



p.9.- Impacto Medioambiental

INDICADORES:

Indicadores de actuación:

- Estudios y análisis: (nº anual de estudios y análisis) Mide el número de actuaciones en la realización de estudios y análisis sobre el impacto ambiental de la actividad del sector.
- Iniciativas y actos de difusión: (nº anual de iniciativas y actos) Idem con iniciativas y actos de difusión de los resultados sobre impacto ambiental de la actividad del sector.
- Dotación de líneas de ayuda: (Σ€/año en líneas de ayuda) Permite medir la evolución anual de la dotación.
- Medidas normativas: (nº anual de medidas) Mide la labor normativa desarrollada para propiciar el respecto medioamb.
- Grupo de Trabajo: (nº anual de reuniones o actividades) Indicativo de la actividad desarrollada por el Grupo de Trabajo para la Eficiencia Energética y el Impacto Ambiental.
- Sistemas de acreditación en gestión de flotas.
- Requerimientos mínimos en gestión de flotas incorporados para la obtención de autorizaciones de transporte.

Indicadores de resultado:

- Generalización de motores Euro: (inversión total en motores Euro / inversión total en vehículos) Indica la apuesta por renovar la flota con vehículos con motores menos contaminantes.
- Generalización de las Ecoauditorías: (nº empresas sometidas a ecoauditoría / nº total de empresas) Indica la evolución y la anexión a las Ecoauditorías.
- Costes indirectos de la carretera: (externalidades de la carretera /total PIB) Indica el impacto medioambiental de la carretera en factores aún difíciles de valorar: congestión, ruido, etc.
- Reducción efectos contaminantes: (emisiones / veh·km) Indica la mejora o empeoramiento en las emisiones de los vehículos de transporte por carretera.
- Nº Empresas acreditadas en la implantación de sistemas de gestión de flotas.
- Autorizaciones de transporte admitidas vs denegadas, en base al cumplimiento de requerimientos mínimos en gestión de flotas.

PROYECTO:**p.10.- MOVILIDAD SOSTENIBLE Y TRANSPORTE PÚBLICO****ANTECEDENTES:**

- ❖ Las rigideces y efectos negativos (directos e indirectos) del actual sistema de transporte, han derivado en una profunda reflexión sobre la necesidad de diseñar un modelo de transporte basado en el concepto de movilidad sostenible, que permita un mejor aprovechamiento de cada modo y lo haga compatible con un mayor respeto medioambiental.
- ❖ Este modelo deberá garantizar, entre otros, la sostenibilidad de la movilidad en puntos críticos del sistema: acceso y circulación por grandes ciudades, pasos fronterizos, accesos a los puertos, etc.
- ❖ El transporte público de personas y mercancías es clave en la configuración de este sistema de transporte sostenible, y como tal debería conseguirse que sea identificado como una alternativa ágil, flexible y competitiva por sus potenciales usuarios.
- ❖ En la medida en que se incremente su utilización, no sólo se contribuirá a descongestionar considerablemente los diferentes modos (especialmente la carretera), sino también a incrementar la eficiencia y ajustar los costes de esta alternativa y del conjunto del sistema.

OBJETIVOS:

- ✓ Contribuir a una mayor eficiencia energética del sistema de transporte en su conjunto, a través de un uso más eficiente y equilibrado de sus respectivos modos.
- ✓ Impulsar las mejoras de competitividad y atractivo del transporte público como alternativa real y viable al transporte por cuenta propia y como clave para conseguir una movilidad sostenible.

PRIORIDAD:

MEDIA

IMPULSORES:

- Comunidades Autónomas
- IDAE
- Consejo Nac. de Transportes Terr.

RESPONSABLE :

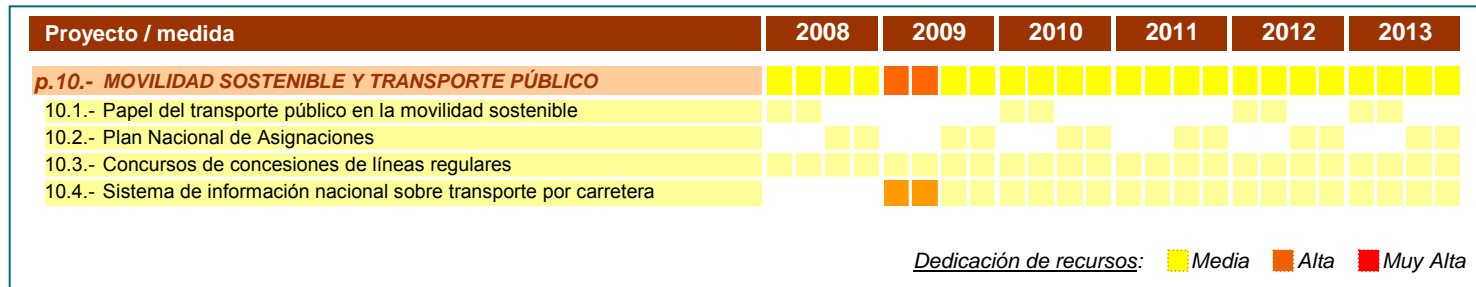
- Ministerio de Fomento

p.10.- Movilidad sostenible y transporte público

MEDIDAS:

10.1.-	Análisis y difusión del papel del transporte público en la movilidad sostenible de viajeros. Colaborar activamente con el desarrollo del Observatorio Metropolitano del Transporte.
10.2.-	Colaboración en el desarrollo del Plan Nacional de Asignación de Emisiones y Eficiencia Energética.
10.3.-	Introducción de criterios medioambientales y de eficiencia energética en la renovación mediante concurso de las concesiones de líneas regulares de la A.G.E..
10.4.-	Implantación de un sistema de información nacional sobre transporte de viajeros por carretera y continua actualización de su base de datos.

CRONOGRAMA:



INDICADORES:

- Indicadores de actuación:*
- Estudios y análisis: (nº anual de estudios y análisis) Mide el número de actuaciones en la realización de estudios y análisis sobre el papel del transporte público en la movilidad sostenible de viajeros y mercancías.
 - Iniciativas y actos de difusión: (nº anual de iniciativas y actos) Idem con iniciativas y actos de difusión de los resultados sobre el análisis del papel del transporte público.
 - Dotación de líneas de ayuda: (Σ€/año en líneas de ayuda) Permite medir la evolución anual de la dotación.
 - Cumplimiento de plazos en la implantación del sistema de información nacional sobre transporte por carretera.

p.10.- Movilidad sostenible y transporte público**INDICADORES:
(cont.)***Indicadores de resultado:*

- Uso del transporte público de viajeros: (nº viajeros anuales en transporte público) Mide la evolución del número de viajeros que usan alguno de los medios de transporte público por carretera.
- Aprovechamiento de la capacidad: (nº viajeros anuales en transporte público / nº plazas disponibles) Indica el grado de aprovechamiento de la flota de transporte público por carretera.
- Generalización de transporte colectivo en empresas: (nº de empresas con Planes de Transporte Colectivo) Indica la evolución del compromiso de las empresas con la sostenibilidad.
- Uso del transporte público de mercancías: (ton·Km del tpte. público / ton·Km totales del sector) Mide el peso del transporte público respecto al por cuenta propia de mercancías.

4.- SOCIO-LABORAL

PROYECTO:

p.11.- SOCIO-LABORAL

ANTECEDENTES:

- ❖ El sector del transporte por carretera representa casi el 69% del empleo total generado por el sector del transporte y cerca del 3% del total de la población activa nacional.
- ❖ El sector presenta una importante temporalidad de los contratos, con un perfil medio de trabajador en el que predomina el empleado autónomo.
- ❖ Otro dato relevante, según estadísticas del Ministerio de Trabajo e Inmigración sobre accidentes laborales correspondientes al año 2007, es que el transporte terrestre es la segunda rama de actividad económica por tasa de accidentes mortales entre sus trabajadores, únicamente por detrás de la construcción.
- ❖ Otros aspectos relevantes de la realidad socio-laboral son: importantes desequilibrios territoriales en la relación oferta-demanda de conductores, creciente fenómeno de la inmigración, planteando oportunidades pero también retos, progresiva, aunque insuficiente, incorporación de la mujer al sector, tensiones en la determinación de los tiempos de trabajo, escaso nivel formativo general.

OBJETIVOS:

- ✓ Mejorar el entorno socio-laboral general de los trabajadores del sector, en aras de una mayor calidad de vida (profesional y familiar), seguridad laboral y estabilidad del empleo.
- ✓ Involucrar a las empresas y a los diferentes agentes sociales en esta laboriosa y delicada tarea.

PRIORIDAD:

ALTA

IMPULSORES:

- C.N.T.C.
- Organizaciones Sindicales
- Ministerio de Trabajo e Inmigración

RESPONSABLE :

- Ministerio de Fomento

p.11.- Socio-laboral

MEDIDAS:

11.1.-	Promover la coordinación y el consenso entre los diferentes agentes sociales: desarrollo de la Mesa Social del Transporte por Carretera, con participación de los Ministerios competentes, Empresas y Sindicatos.
11.2.-	Adecuación del marco normativo y regulador para la mejora de las condiciones sociolaborales del sector: reglamentación de la documentación a aportar por los distintos trabajadores del sector, convalidación de la documentación nacional en el resto de los países de la UE, etc.
11.3.-	Promover la incorporación de la mujer al mercado laboral dentro del sector.
11.4.-	Analizar la situación laboral del trabajador en el sector: Estudio sobre Vida Laboral, realizar estudios sobre salud laboral, etc.
11.5.-	Garantizar la estabilidad laboral en los procesos de renovación mediante concurso de las concesiones de transporte regular de la A.G.E..
11.6.-	Ampliación de las ayudas al abandono de la actividad para su aplicación a partir de los 58 años.
11.7.-	Coordinación con el Ministerio de Trabajo e Inmigración para la ejecución de las medidas incluidas en los ACM de junio de 2008.

CRONOGRAMA:

Proyecto / medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013
p.11.- SOCIO-LABORAL	■	■	■	■	■	■
11.1.- Coordinación y consenso entre los diferentes agentes sociales						
11.2.- Adecuación del marco normativo y regulador						
11.3.- Promover la incorporación de la mujer						
11.4.- Análisis de la situación laboral del trabajador						
11.5.- Garantizar la estabilidad laboral en la renovación de concesiones						
11.6.- Ampliación de ayudas al abandono de la actividad	■	■				
11.7.- Coordinación con Ministerio de Trabajo implantación medidas	■	■				

Dedicación de recursos: ■ Media ■ Alta ■ Muy Alta

INDICADORES:*Indicadores de actuación:*

- Actuaciones de coordinación y consenso: (nº anual de actuaciones e iniciativas) Es indicativo del esfuerzo realizado por la coordinación y consenso de los diferentes agentes sociales.
- Actuaciones por la igualdad laboral hombres-mujeres: (nº de iniciativas y actuaciones anuales).
- Nº de medidas ejecutadas de las previstas en ACM de junio de 2008 para el Ministerio de Trabajo e Inmigración.

Indicadores de resultado:

- Demanda de conductores: (puestos de conductor demandados / puestos de conductor ofertados) Indica el grado de ajuste oferta-demanda en un segmento, el de los conductores, tradicionalmente en desequilibrio en perjuicio de la demanda.
- Incremento salarial: (incremento salarial acumulado y ponderado de convenios / nº total de trabajadores) Indica la evolución del salario medio en el sector.
- Edad media del trabajador: (edad acumulada de los trabajadores / nº total de trabajadores) Indica la edad media del conjunto de trabajadores del sector.
- Estabilidad del empleo: (nº contratos fijos / nº total de contratos) Indica el peso de los empleos estables.
- Presencia de inmigrantes: (nº trabajadores inmigrantes / nº total de trabajadores) Indica el grado de penetración de la inmigración en el sector y el recurso a conductores de terceros países.
- Presencia de la mujer: (nº de mujeres trabajadoras en el sector / nº total de trabajadores) Indica el grado de penetración del empleo femenino en el sector.
- Importe anual de las ayudas al abandono de actividad y Nº de autónomos acogidos a estas ayudas.

5.- FORMACIÓN

PROYECTO:

p.12.- PROFESIONALIZACIÓN DEL SECTOR

ANTECEDENTES:

- ❖ El sector nacional se ha caracterizado por una reducida apuesta por la profesionalización de sus empleados a través de la formación, al no percibirse como una aportación de valor y como un elemento de competitividad, sino como un coste opcional y no productivo. Así, las estadísticas ponen de manifiesto que la mayoría de profesionales del sector (el 71,1% en el caso de los trabajadores autónomos y el 69,5% en los asalariados) alcanzan, como mucho, el nivel de estudios primarios. Por el contrario, el ratio de trabajadores con estudios secundarios (21,3% en los autónomos y al 22% en los asalariados) se encuentra muy alejado del promedio nacional (52%).
- ❖ A esto se une el hecho de que en España, en líneas generales y a diferencia de países como Francia, no existe una titulación específica que dé acceso al sector ni un programa de formación de reciclaje que permita la actualización y validación de los conocimientos técnicos adquiridos.
- ❖ Sin embargo el entorno del sector (mercado, clientes) marca claramente la necesidad de una apuesta por la formación para afrontar aspectos como la seguridad, la conducción eficiente, el servicio al cliente, el manejo de nuevas tecnologías, la gestión empresarial, la globalización, etc.

OBJETIVOS:

- ✓ Definir un proyecto formativo para el sector, acorde con las necesidades actuales y futuras, que incluya planes de estudios, recursos a involucrar, plazos, etc.
- ✓ Sensibilizar sobre la necesidad de formación en el sector y facilitar el acceso a la misma.
- ✓ Impulsar el desarrollo de la Fundación Transporte y Formación, partiendo de la necesidad de coordinar esfuerzos públicos y privados.

PRIORIDAD:

MEDIA

IMPULSORES:

- C.N.T.C.
- Entidades de formación del sector
- Mº de Educación, P. Social y Dep.
- Fundación Transporte y Formación

RESPONSABLE :

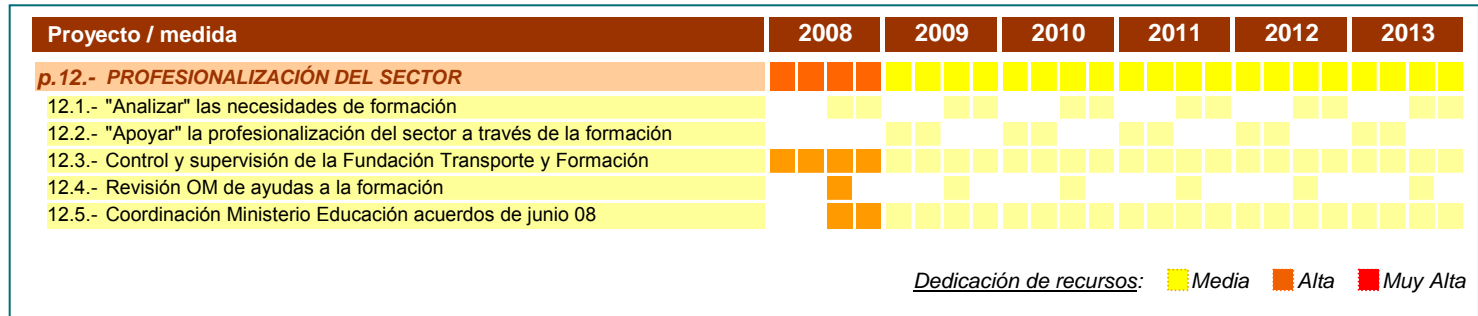
- Ministerio de Fomento

p.12.- Profesionalización del sector

MEDIDAS:

12.1.-	Analizar las necesidades de formación en el sector.
12.2.-	Apoyar la profesionalización del sector a través de la formación de todos sus niveles de trabajadores: promover la colaboración con otras instituciones formativas especializadas (Universidades, Escuelas de Negocio, etc.), diseñar un Plan Nacional de Formación reglada y no reglada, establecer un Plan de Ayudas a la formación, fomentar los contratos en prácticas y formación, etc.
12.3.-	Desarrollo de las tareas encomendadas a la Fundación Transporte y Formación, especializada en la formación del transporte por carretera.
12.4.-	Revisión de la actual Orden Ministerial de ayudas a la formación.
12.5.-	Coordinación con el Ministerio de Educación, Política Social y Deporte para implantar las medidas de los ACM de junio de 2008 con el fin de crear un ciclo de grado medio para conductores en el ámbito de la Formación Profesional y de actualizar los contenidos del título de FP Superior en Gestión de Transportes.

CRONOGRAMA:



p.12.- Profesionalización del sector

INDICADORES:

Indicadores de actuación:

- Estudios y análisis: (nº anual de estudios y análisis) Mide el número de actuaciones en la realización de estudios y análisis sobre las necesidades de formación en el sector.
- Iniciativas y actos de difusión: (nº anual de iniciativas y actos) Idem con iniciativas y actos de difusión de los resultados.
- Coordinación con instituciones formativas (nº anual de iniciativas de coordinación): Es indicativo de los esfuerzos de coordinación realizados a favor de la progresiva profesionalización del sector.
- Diseño del Plan Nacional de Formación: (nº anual de iniciativas y reuniones a tal fin) Indicativo de los esfuerzos realizados.
- Creación de Entidad/es Especializada/s: (nº anual de iniciativas y reuniones a tal fin) Indica los esfuerzos realizados a tal fin.
- Dotación de líneas de ayuda: (Σ €/año en líneas de ayuda) Permite medir la evolución anual de la dotación.

Indicadores de resultado:

- Inversión media en formación: (Gasto empresas en formación / nº empresas) Es indicativo de la apuesta de las empresas por la formación de sus empleados.
- Nivel de estudios en el sector: (nº empleados en un determinado nivel formativo / nº empleados sector) Indica el % de trabajadores del sector que han recibido un determinado nivel formativo. Se pueden emplear a tal fin los siguientes:
 - Universitarios: Diplomados y titulados superiores (Grupos 1 y 2 de cotización).
 - Formación Profesional: nº de titulados de grado medio (conductores) y grado superior (gestión de transporte).
 - Formación especial: Trabajadores con formación mínima obligatoria o formación continua.
 - Trabajadores en prácticas.

PROYECTO:**p.13.- APLICACIÓN DEL R.D. 1032/2007 (Cualificación Inicial y Formación Continua)****ANTECEDENTES:**

- ❖ El Real Decreto 1032/2007, de 20 julio, representa la trasposición al Ordenamiento Jurídico español de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera. Su implantación ha comenzado para viajeros el 10 de septiembre de 2008 y para mercancías, está previsto, a partir del 10 de septiembre de 2009.
- ❖ Este hecho implica un punto de inflexión sin precedentes en la formación de conductores profesionales en nuestro país, lo que plantea importantes retos de adaptación y cumplimiento para el sector en general, desde la Administración Pública a los empresarios y profesionales del sector, pasando por los centros y profesionales especializados en formación.
- ❖ La filosofía básica de los contenidos y objetivos de dicha Directiva hacen referencia a los aspectos clave de: seguridad, conducción eficiente y, en general, profesionalidad del conductor.

OBJETIVOS:

- ✓ Cumplir con las pautas que, en materia de formación de conductores, establece la UE para el conjunto de países miembros a través de su Directiva 2003/59, contribuyendo a prepara a nuestro sistema formativo para la posterior aplicación de sus principios, contenidos, plazos, etc.

PRIORIDAD:

MUY ALTA

IMPULSORES:

- C.N.T.C.
- Entidades de formación del sector
- Mº de Educación, P. Social y Dep.
- CCAA

RESPONSABLE :

➤ Ministerio de Fomento

6.- CALIDAD DE SERVICIO

PROYECTO:

p.14.- CALIDAD

ANTECEDENTES:

- ❖ En contraposición al efecto negativo que en la imagen del sector produce la ausencia de una estrategia clara de comunicación estudiada y permanente hacia los clientes y la sociedad en general, la realidad es que sus empresas cuentan con una elevada capacidad para desarrollar su actividad dentro de unos estándares de calidad muy elevados. En este sentido cabe comentar que, si bien es verdad que existen empresas que acuden a prácticas desleales para ajustar precios a costa de una considerable merma de la calidad, al final es el propio mercado el que termina por expulsarlas de una u otra manera.
- ❖ Los certificados de calidad suponen una gran oportunidad de mejorar la imagen ante el cliente y la sociedad, certificando unos procesos que en muchos casos se hacían bien con anterioridad. En este sentido es de destacar que en la última década las certificaciones de calidad, así como las de medioambiente, han incrementado su aceptación e incorporación entre las empresas del sector.

OBJETIVOS:

- ✓ Sensibilizar al sector en general y a sus empresas en particular, sobre la necesidad de apostar por la calidad como elemento diferenciador para consolidar e incluso incrementar la presencia en el mercado y contribuir a la mejora del entorno competitivo en el mismo.
- ✓ Promover las certificaciones de calidad como herramienta clave para el fortalecimiento de la imagen y para propiciar una constancia en la necesaria apuesta por la calidad.

PRIORIDAD:

MEDIA

IMPULSORES:

- C.N.T.C.
- Entidades Certificadoras

RESPONSABLE :

- Ministerio de Fomento

p.14.- Calidad e imagen (Pasiva)

MEDIDAS:

14.1.-	Analizar y difundir la contribución de la calidad a la mejora de la imagen particular de las empresas y global del sector.
14.2.-	Apoyo a la generalización de la apuesta por la calidad: consensuar con el Sector un Plan de Calidad para las empresas, mantenimiento del Observatorio Certificación de la Calidad, información sobre la obtención de certificados de calidad, colaboración con entidades de certificación para la adaptación de las certificaciones de calidad a las peculiaridades del sector, etc.
14.3.-	Incremento de la calidad en las concesiones de transporte regular de ámbito estatal a través de su renovación mediante concursos.
14.4.-	Seguimiento periódico de la calidad percibida y esperada por los usuarios (estudio bienal).
14.5.-	Garantizar, en las concesiones de transporte regular de la A.G.E., la accesibilidad a los vehículos de las personas de movilidad reducida (PMR) a través de su renovación mediante concurso.

CRONOGRAMA:

Proyecto / medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013
p.14.- CALIDAD E IMAGEN (PASIVA)	[Grilla de recursos]					
14.1.- Contribución de la calidad a la mejora de la imagen	[Grilla de recursos]					
14.2.- "Apoyo" a la generalización de la apuesta por la calidad	[Grilla de recursos]					
14.3.- Calidad en las concesiones de transporte regular	[Grilla de recursos]					
14.4.- "Seguimiento" periódico de la calidad percibida y esperada (2 años)	[Grilla de recursos]					
14.5.- Accesibilidad a los vehículos de PMR	[Grilla de recursos]					

Dedicación de recursos: ■ Media ■ Alta ■ Muy Alta

INDICADORES:

- Indicadores de actuación:*
- Estudios y análisis: (nº anual de estudios y análisis) Mide el número de actuaciones en la realización de estudios y análisis sobre la contribución de la calidad a la mejora de la imagen de las empresas y del sector.
 - Iniciativas y actos de difusión: (nº anual de iniciativas y actos) Idem con iniciativas y actos de difusión de los resultados sobre la contribución de la calidad a la imagen.

p.14.- Calidad e imagen (Pasiva)

**INDICADORES:
(cont.)***Indicadores de actuación (cont.):*

- Dotación de líneas de ayuda: (Σ €/año en líneas de ayuda) Permite medir la evolución anual de la dotación.
- Cobertura del seguimiento de la calidad: (dimensión de la muestra y periodicidad del análisis) Indicadores sintomáticos de la representatividad del seguimiento de la calidad.

Indicadores de resultado:

- Implantación de sistemas de calidad: (nº empresas con certificados / nº total empresas) Es indicativo de la generalización de la apuesta por la calidad.
- Percepción del cliente: (valoración 1-10 sobre la calidad percibida) Mide la percepción del propio cliente a través de la realización de encuestas y sondeos.
- Accesibilidad a los vehículos para PMR: (nº vehículos adaptados/nº total de vehículos) Mide el % de vehículos de líneas regulares que han sido adaptados para posibilitar la accesibilidad de PMR.

PROYECTO:**p.15.- DERECHOS DE LOS USUARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS****ANTECEDENTES:**

- ❖ Entre los principales problemas o carencias que afectan al usuario del transporte en autobús podrían enumerarse: una escasa implantación de los servicios telemáticos de información al usuario (servicios, reserva y obtención de billetes, etc.), un insuficiente seguimiento del grado de satisfacción de los usuarios y una necesidad manifiesta de mejora de los sistemas de atención a las reclamaciones de los usuarios.
- ❖ En este contexto cabría añadir que en el transporte de viajeros en autobús no se encuentran perfectamente definidos ni los derechos ni las obligaciones de los usuarios de transporte,
- ❖ Por su parte, en la contratación del transporte de viajeros por carretera no están suficientemente definidas ni aceptadas unas Condiciones Generales de Contratación claras y homogéneas.

OBJETIVOS:

- ✓ Identificar, consensuar y definir las principales pautas de la relación contractual entre el ofertante y el receptor de un servicio de transporte por carretera, detallando en la medida de lo posible los derechos y obligaciones de uno y otro.
- ✓ Contribuir a su máxima difusión y aceptación en el sector, por parte de unos y otros agentes.

PRIORIDAD:

MEDIA

IMPULSORES:

- Asociaciones de usuarios y consumidores

RESPONSABLE :

- Ministerio de Fomento

p.15.- Derechos de los usuarios de transporte en autobús

MEDIDAS:

15.1.-	Negociación del reglamento UE sobre derechos de los usuarios del transporte en autobús. Elaboración, aprobación y difusión de las Condiciones Generales de Contratación en el transporte de viajeros por carretera.
15.2.-	Elaboración y difusión de un catálogo de derechos y obligaciones de los usuarios de los servicios de transporte de viajeros por carretera.

CRONOGRAMA:

Proyecto / medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013
p.15.- DERECHOS DE LOS USUARIOS DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS		■	■	■		
15.1.- Condiciones Generales de Contratación		■	■	■		
15.2.- Catálogo de derechos y obligaciones		■	■	■		

Dedicación de recursos: ■ Media ■ Alta ■ Muy Alta

INDICADORES:

Indicadores de actuación:

- Condiciones Generales de Contratación: (nº anual de iniciativas y actuaciones para su elaboración y difusión) Mide los esfuerzos realizados a tal fin.
- Catálogo de derechos y obligaciones del usuario: (nº anual de iniciativas y actuaciones para su elaboración y difusión) Mide los esfuerzos realizados a tal fin.

Indicadores de resultado:

- Grado de conocimiento y aceptación: (puntuaciones 1-10 sobre dichos factores) Mide el grado de difusión y conocimiento que han alcanzado el “Catálogo de derechos y obligaciones del usuario” y las “Condiciones Generales de Contratación”, así como el nivel de aceptación que han propiciado en el sector.

7.- SEGURIDAD Y TACÓGRAFO DIGITAL**PROYECTO:****p.16.- INCREMENTO DE LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA****ANTECEDENTES:**

- ❖ La seguridad es una de las asignaturas pendientes en el transporte por carretera en general, si bien es verdad que afecta de forma más directa al vehículo privado que al profesional del transporte.
- ❖ El disponer de un vehículo de transporte en buenas condiciones de mantenimiento y actualizado en lo referente a avances técnicos en materia de seguridad, garantiza un porcentaje muy alto del estándar de seguridad en la carretera. Pese a la importancia de la inversión que esto supone, el mercado ofrece diferentes fórmulas que se adaptan a la realidad financiera de cada empresa: renting, leasing, etc. Además existe la posibilidad de recibir importantes incentivos fiscales ante medidas empresariales relacionadas con esta materia.
- ❖ La otra gran baza de las diferentes Administraciones en materia de seguridad pasiva, es aplicar y hacer respetar la normativa vigente relativa a tiempos de conducción y descanso, en un sector en el que se manipulan con demasiada frecuencia ambos aspectos a fin de conseguir ajustar costes y condiciones del servicio.

OBJETIVOS:

- ✓ Promover y facilitar la reducción de la edad media del parque móvil, en pos de la consecución de una flota moderna, con unos estándares de seguridad elevados.
- ✓ Controlar y sancionar severamente los incumplimientos de la normativa vigente en materia de tiempos de conducción y descanso.

PRIORIDAD:

ALTA

IMPULSORES:

- C.N.T.C.
- Ministerio del Interior (G. Civil)
- Ministerio de Trabajo e Inmigración

RESPONSABLE :

- Ministerio de Fomento

p.16.- Incremento de la seguridad en el transporte por carretera

MEDIDAS:

16.1.-	Medidas de apoyo a la renovación y mantenimiento de la flota: incentivos fiscales en la compra de vehículos más seguros, créditos ICO para la renovación de flota, impulsar la incorporación de ITV's móviles, etc.
16.2.-	Aplicación del Real Decreto 902/2007, de 6 de julio, que incorpora la regulación comunitaria relativa a tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera (Reglamento (CE) 561/2006) de forma consensuada con el sector empresarial y las organizaciones sindicales.
16.3.-	Apoyo en el ámbito de UE de las posiciones sectoriales sobre la modificación del Reglamento (CE) 561/2006. en materia de tiempos de conducción y descanso.
16.4.-	Mejora de las infraestructuras viarias con el aumento de áreas de servicio y descanso, incremento de las básculas de pesaje y la creación de plataformas reservadas para autobuses.
16.5.-	Participación del CNTC en los grupos de trabajo del Consejo Superior de Seguridad Vial.

CRONOGRAMA:

Proyecto / medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013
p.16.- INCREMENTO DE LA SEGURIDAD EN EL TPTE POR CARRETERA	■	■	■	■	■	■
16.1.- "Apoyo" a la renovación y mantenimiento de la flota	■	■	■	■	■	■
16.2.- Aplicación R.D. sobre tiempos de conducción y descanso	■	■	■	■	■	■
16.3.- Apoyo modificación Reglamento (CE) 561/2006	■	■	■	■	■	■
16.4.- Areas de servicio y descanso, básculas y plataformas reservadas	■	■	■	■	■	■
16.5.- Participación del CNTC en el Consejo Superior de Seguridad Vial	■	■	■	■	■	■

Dedicación de recursos: ■ Media ■ Alta ■ Muy Alta

p.16.- Incremento de la seguridad en el transporte por carretera**INDICADORES:***Indicadores de actuación:*

- o Dotación de líneas de ayuda: (Σ €/año en líneas de ayuda) Permite medir la evolución anual de la dotación.
- o Participación en foros UE (relativos a la materia de tiempos de conducción y descanso).
- o Nº de reuniones Consejo Seguridad Vial con presencia del CNTC.

Indicadores de resultado:

- o Edad media del parque: (Σ edades parque / nº total vehículos) Indicativo de la renovación de flota, siendo éste un factor que favorece la seguridad en la conducción.
- o Tiempos de conducción por segmentos: (nº horas de conducción de trabajadores de un segmento / nº horas disponibles) Indica el % de horas de conducción de cada segmento analizado. Resulta interesante la comparativa entre conductores autónomos y conductores asalariados.
- o Nº de áreas de servicio y descanso: m2 disponibles.
- o Kilómetros de plataforma reservada para circulación de autobuses.
- o Nº de basculas de pesaje en las infraestructuras viarias.
- o Evolución de la siniestralidad (nº siniestros/año)

PROYECTO:**p.17.- INFORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN****ANTECEDENTES:**

- ❖ En la última década se viene realizando un esfuerzo considerable por parte de todas las Administraciones, para informar y concienciar a la sociedad en general sobre la importancia de la seguridad pasiva y activa en el transporte por carretera.
- ❖ Sin embargo, situaciones concretas como la ausencia de un Plan de Formación inicial y de reciclaje para los profesionales del sector, minimizan las posibilidades de hacerles llegar de forma clara, permanente y efectiva una serie de avisos y recomendaciones prácticas a este respecto.

OBJETIVOS:

- ✓ Propiciar una mayor sensibilidad entre el colectivo de los conductores profesionales sobre la importancia de la seguridad y el respeto de las normas de circulación.
- ✓ Facilitar y generalizar el acceso a las pautas y recomendaciones para conseguir una conducción más segura dentro del transporte por carretera.

PRIORIDAD:

MEDIA

IMPULSORES:

- C.N.T.C.
- Ministerio del Interior (Dir. Gral. de Tráfico)

RESPONSABLE :

- Ministerio de Fomento

p.17.- Información y concienciación

MEDIDAS:

17.1.-	Colaboración con Comisión Nacional de Seguridad Vial en el análisis y difusión de las causas y estadísticas de accidentalidad y las fórmulas y medidas para su control o eliminación.
17.2.-	Realización y difusión de Estudios sobre seguridad y accidentabilidad del transporte por carretera. Actuaciones de concienciación de la importancia de la seguridad vial en el transporte profesional.

CRONOGRAMA:

Proyecto / medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013
p.17.- INFORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN	■	■	■	■	■	■
17.1.- Análisis y difusión de causas, estadísticas y soluciones.		■	■	■	■	■
17.2.- "Concienciación" de la seguridad vial	■		■		■	

Dedicación de recursos: ■ Media ■ Alta ■ Muy Alta

INDICADORES:

Indicadores de actuación:

- **Estudios y análisis:** (nº anual de estudios y análisis) Mide el número de actuaciones en la realización de estudios y análisis sobre las causas y estadísticas de accidentalidad y las fórmulas y medidas para su control o eliminación.
- **Iniciativas y actos de difusión:** (nº anual de iniciativas y actos) Idem con iniciativas y actos de difusión de los resultados de dichos estudios y análisis.
- **Campañas de promoción y concienciación:** (nº de campañas al año) Mide la evolución anual del número de campañas.

Indicadores de resultado:

- **Índice de siniestralidad:** (nº de accidentes laborales/ nº total de autorizaciones) Indica la evolución de la siniestralidad laboral media en el sector. Habría que estratificarla por actividades, donde cobraría especial relevancia la actividad de conducción.
- **Índice de infracciones:** (nº de infracciones / nº total de autorizaciones) Mide la media de infracciones por autorización: infracciones de tráfico, de normativa vigente sobre transporte de mercancías, etc.

PROYECTO:**p.18.- TACÓGRAFO DIGITAL****ANTECEDENTES:**

- ❖ La vulneración de la normativa en lo referente a tiempos de conducción y descanso es una de las prácticas de competencia desleal en el transporte por carretera. El tacógrafo digital aporta una herramienta más fiable en lucha contra esta práctica, redundando en una mayor seguridad del conductor en carretera.
- ❖ Entre las ventajas del mismo se encuentra la de dificultar aún más la manipulación de sus resultados. Además permite disponer de una información más completa sobre la actividad del transporte y agilizar el proceso de su obtención y posterior tratamiento.
- ❖ La tecnología y los diferentes complementos que requiere el tacógrafo digital ya están perfeccionados y sólo resta su progresiva introducción entre la flota de transporte, que se producirá, bien por un proceso natural de renovación de flota o por el cumplimiento de los límites normativos para su implantación.

OBJETIVOS:

- ✓ Supervisar la implantación efectiva del tacógrafo digital en la flota de transporte, de acuerdo a las pautas de la normativa al respecto.
- ✓ Optimizar la obtención y explotación de la información disponible con el tacógrafo digital, en beneficio de una mayor transparencia e información en el sector y, por tanto, de una mejora competitiva del mismo.

PRIORIDAD:

MUY ALTA

IMPULSORES:

- Ministerio del Interior (Dir. Gral. de Tráfico)
- Minº de Industria, Turismo y Com.

RESPONSABLE :

➤ Ministerio de Fomento

p.18.- Tacógrafo digital

MEDIDAS:

- 18.1.- Modificación del real Decreto 640/2007 para hacerlo extensivo a las Comunidades Autónomas de Baleares y Canarias. Cumplimiento de la normativa de control 2006/22/CE (Resolución del 19-4-2007)
- 18.2.- Tratamiento de la información recopilada de las tarjetas de tacógrafo.
- 18.3.- Continuación del proceso de implantación del tacógrafo digital: nuevo régimen sancionador de la LOTT, apoyo a la implantación mediante el uso de simuladores, acciones de control, etc.

CRONOGRAMA:

Proyecto / medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013
p.18.- TACÓGRAFO DIGITAL	■	■	■	■	■	■
18.1.- Normativa de control 2006/22/CE	■	■	■	■	■	■
18.2.- Tratamiento de la información	■	■	■	■	■	■
18.3.- Proceso de implantación del tacógrafo	■	■	■	■	■	■

Dedicación de recursos: ■ Media ■ Alta ■ Muy Alta

INDICADORES:

- Indicadores de actuación:*
- Representatividad de los controles: (nº anual de controles / nº de autorizaciones) Calcula el número de controles en vehículos y en empresas, en relación con el número total de autorizaciones del sector.
- Indicadores de resultado:*
- Generalización del tacógrafo digital: (nº vehículos con tacógrafo digital / nº total de vehículos) Indica el % de vehículos que ya han adoptado el tacógrafo digital.

8.- FUNCIONAMIENTO DEL MERCADO: TRANSPARENCIA Y COMPETENCIA**PROYECTO:****p.19.- BUENAS PRÁCTICAS****ANTECEDENTES:**

- ❖ El sector español del transporte por carretera se encuentra claramente inmerso en un proceso de modernización y mejora competitiva que aún llevará mucho tiempo. Para orientar y facilitar este proceso de cambio, resulta de vital importancia recopilar y difundir un conjunto de buenas prácticas para la mejora del entorno competitivo general del sector. Ese conjunto de buenas prácticas debería constituir un referente permanente para los diferentes agentes del sector (operadores, cargadores, etc.) y deberá ser convenientemente actualizado con los inputs que se reciban tanto del mercado nacional como internacional.
- ❖ Entre los aspectos más relevantes que deben ser objeto de la sujeción a las buenas prácticas están: transparencia e información, cumplimiento de la normativa, contratación del servicio, calidad y respeto medioambiental, etc.
- ❖ Estas buenas prácticas deberían contribuir a crear un clima de mayor colaboración entre las empresas y entre aquellas y sus clientes. En este sentido las Juntas Arbitrales de transporte se presentan como una herramienta de gran efectividad para mantener dicho clima pese a las diferencias inherentes a toda relación mercantil: entre empresa y cliente, entre competidores, etc.

OBJETIVOS:

- ✓ Mejorar, modernizar y armonizar el entorno general de desarrollo de la actividad del sector, mediante la implicación de sus diferentes agentes en el cumplimiento de las buenas prácticas.

PRIORIDAD:

MEDIA

IMPULSORES:

- C.N.T.C.
- Cargadores

RESPONSABLE :

- Ministerio de Fomento

p.19.- Buenas prácticas

MEDIDAS:

19.1.-	Promoción de las buenas prácticas empresariales: generalización de los Códigos de Buenas Prácticas en gestión, calidad, medioambiente, etc.
19.2.-	Promoción de las buenas prácticas mercantiles: generalización y aceptación de los Códigos de Buenas Prácticas en la contratación de servicios por carretera, formalización de acuerdos estables y por escrito, inclusión de cláusulas de revisión automática de precios, etc.
19.3.-	Adaptación normativa para propiciar la inclusión de cláusulas de revisión automática de precios en los contratos, así como la incorporación de intereses de demora por el diferimiento de pagos a más de 30 días y actualización de indemnizaciones por la paralización de vehículos en operaciones de carga y descarga.
19.4.-	Disponer mecanismos para una relación fluida entre empresas: potenciar las Juntas Arbitrales de transporte, etc.
19.5.-	Seguimiento de las buenas prácticas: estudios sobre la creación del registro público voluntario de empresas adheridas al Código de Buenas Prácticas, análisis sobre la posible creación de una comisión mixta Administración-transportistas-cargadores para el seguimiento del Código de Buenas Prácticas, etc.

CRONOGRAMA:

Proyecto / medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013
p.19.- BUENAS PRÁCTICAS	■ ■ ■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■
19.1.- "Promoción" de las buenas prácticas empresariales		■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■
19.2.- "Promoción" de las buenas prácticas mercantiles		■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■
19.3.- Adaptación normativa: revisión precios, intereses demora e indemnizaciones	■ ■					
19.4.- Relación fluida entre empresas: Juntas Arbitrales		■ ■		■ ■		■ ■
19.5.- "Seguimiento" de las buenas prácticas	■ ■ ■ ■					

Dedicación de recursos: ■ Media ■ Alta ■ Muy Alta

INDICADORES:

Indicadores de actuación:

- Iniciativas y actos de promoción: (nº anual de iniciativas y actos de promoción de las Buenas Prácticas) Mide los esfuerzos realizados a tal fin.
- Coordinación Admón-Transportistas-Cargadores: (nº anual de iniciativas y actuaciones de coordinación) Mide los esfuerzos realizados a tal fin.

Indicadores de resultado:

- Acogimiento al Código de Buenas Prácticas: (nº empresas acogidas al C.B.P. / nº total de empresas) Es indicativo de la generalización del Código, y por tanto de la aceptación de la necesidad de respetar las Buenas Prácticas.

PROYECTO:**p.20.- TRANSPARENCIA, COMPETENCIA Y PRECIOS****ANTECEDENTES:**

- ❖ En el mercado nacional del transporte por carretera aún se producen ciertas situaciones de opacidad y competencia desleal distantes de la imagen de sector moderno y competitivo que busca transmitir.
- ❖ Estas situaciones de falta de transparencia son ocasionadas por diversos factores, de los que cabría destacar: el elevado número de agentes que actúan en la cadena de transporte y la complejidad que en algunos casos alcanzan las relaciones entre ellos, la dificultad para disponer de información suficientemente detallada de gran parte de las empresas del sector y la necesidad aún latente de evolucionar hacia una cultura empresarial que apueste de manera decidida por la transparencia y por un desarrollo sostenible de la actividad del transporte.
- ❖ Estos factores pueden redundar en una falta de ajuste de los precios y, en su caso, en una reducción de los márgenes empresariales, lo que además lo sensibiliza aún más a fuertes variaciones de los costes de explotación, como la subida del precio del combustible.

OBJETIVOS:

- ✓ Concienciar a las empresas de la importancia de la transparencia y la competencia dentro de la legalidad para configurar un sector moderno y sostenible en el tiempo.
- ✓ Disponer el entorno normativo y los recursos necesarios para erradicar la opacidad, las prácticas ilícitas y la competencia desleal del mercado.

PRIORIDAD:

ALTA

IMPULSORES:

- C.N.T.C.
- Cargadores

RESPONSABLE :

- Ministerio de Fomento

p.20.- *Transparencia, competencia y precios***INDICADORES:***Indicadores de actuación:*

- Promoción de las Juntas Arbitrales, observatorios, etc.: (nº anual de iniciativas y actuaciones) Mide los esfuerzos realizados a tal fin.
- Modificación de tarifas para servicios transporte regular de viajeros y taxis.
- Orden Ministerial modificando regulación del cabotaje.
- Ejecución estudio sobre competencia de las líneas estatales de transporte de viajeros con otros modos de transporte.

Indicadores de resultado:

- Recurso a las Juntas Arbitrales: (nº de casos tratados anualmente) Mide el número de casos tratados anualmente por las Juntas Arbitrales.
- Reparto del mercado del transporte viajeros por modos de transporte.
- Generalización de la transparencia y competencia leal: (valoración de diversos factores en escala 1-10) Mide la percepción de los agentes del mercado a través de la realización de encuestas y sondeos.
- Contratos por escrito: (nº contratos por escrito / nº total de contratos) Es indicativo de su generalización entre el conjunto de contratos.

PROYECTO:**p.21.- ESTUDIOS, OBSERVATORIOS E INFORMACIÓN****ANTECEDENTES:**

- ❖ Disponer de una información precisa y actualizada es el punto de partida básico para que un ente regulador de cualquier mercado ejecute sus responsabilidades correctamente.
- ❖ En este sentido la DGTC viene realizando en la última década, especialmente desde la aprobación de los planes PETRA y PLATA, una ingente labor en obtener, analizar y difundir la mayor cantidad de información posible dentro de los objetivos y necesidades de la DGTC y del sector.
- ❖ Dicha información se canaliza, principalmente, a través de: las labores de inspección y control propias de la DGTC, los estudios realizados explícitamente para conocer y valorar una problemática determinada y los diferentes observatorios del mercado que mantienen actualizada información de gran relevancia para el sector.

OBJETIVOS:

- ✓ Disponer la DGTC y la Administración en general de la información necesaria para desempeñar adecuadamente su labor en el mercado.
- ✓ Propiciar la máxima transparencia e información posibles en el sector, contribuyendo de esta forma a su mejora competitiva.

PRIORIDAD:

ALTA

IMPULSORES:

➤ Sector en general

RESPONSABLE :

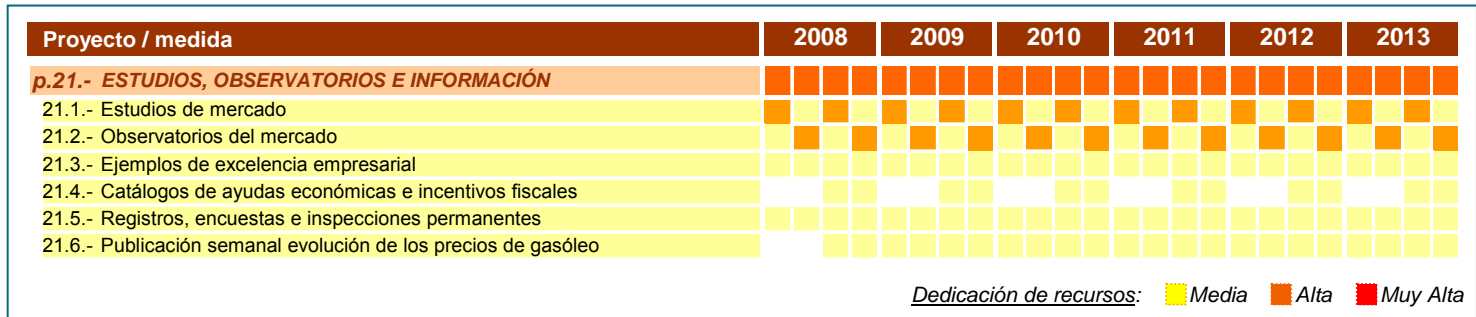
➤ Ministerio de Fomento

p.21.- Estudios, observatorios e información

MEDIDAS:

21.1.-	Elaboración y difusión permanente de estudios de mercado que doten de mayor transparencia y aporten información útil para el desarrollo de las empresas: situación económico-financiera, transporte internacional, marco fiscal, etc.
21.2.-	Creación, actualización e institucionalización de observatorios del mercado que sirvan de referente en el sector: mercado, costes, social, etc., con especial atención a la revisión trimestral del observatorio de costes del transporte de mercancías.
21.3.-	Difusión de ejemplos de excelencia empresarial: boletines, presentaciones públicas, concursos, etc.
21.4.-	Elaboración y difusión de catálogos de ayudas económicas e incentivos fiscales, a nivel regional, nacional y europeo, para los diferentes ámbitos: estructura, internacionalización, nuevas tecnologías, I+D+I, formación, comercialización, etc.
21.5.-	Mantenimiento y optimización de registros, encuestas e inspecciones permanentes como herramienta de conocimiento para la DGTC y como base para la elaboración de estudios e informes sobre el sector.
21.6.-	Publicación semanal de los índices de variación de los precios de gasóleo.

CRONOGRAMA:



INDICADORES:

Indicadores de actuación:

- o Estudios y análisis: (nº anual de estudios y análisis) Mide el número de actuaciones en la realización de estudios y análisis sobre diferentes asuntos de relevancia para el sector en general y para la DGTC en particular.

p.21.- Estudios, observatorios e información

**INDICADORES:
(cont.)***Indicadores de actuación (cont.):*

- Observatorios y catálogos: (nº anual de actuaciones para su actualización) Mide los esfuerzos y la periodicidad de su actualización.
- Iniciativas y actuaciones de difusión y promoción: (nº anual de iniciativas y actuaciones) Mide los esfuerzos realizados para dar a conocer las conclusiones y principales datos de los estudios y análisis realizados y de los observatorios y catálogos que mantiene la DGTC.
- Dotación presupuestaria: (Σ €/año para la realización y mantenimiento de estas iniciativas) Mide los recursos monetarios involucrados en esta tarea fundamental de la DGTC.
- Evolución de los precios del gasóleo (variación semanal).

Indicadores de resultado:

- Actualización de observatorios: (tiempo entre actualizaciones) Mide la periodicidad de su actualización.
- Estudios del sector: (nº de estudios al año) Da una idea de la dedicación anual a dotar al sector de transparencia e información.

PROYECTO:**p.22.- INSPECCIÓN Y NORMATIVA****ANTECEDENTES:**

- ❖ Son las vías tradicionales de las que dispone la Administración para desarrollar y potenciar su labor reguladora y de control en el mercado. Tanto labor de inspección como marco normativo han de sufrir una permanente revisión y adaptación a la realidad del mercado que regulan, a fin de contemplar las permanentes y cada vez más rápidas evoluciones que se producen en el mismo.
- ❖ Los aspectos de inspección en el sector del transporte por carretera han cobrado especial relevancia tras los acuerdos de octubre de 2005 entre Administración y Sector, que dieron lugar al Acuerdo de Consejos de Ministros de 21 de octubre de 2005, y los más recientes de junio de 2008, que se han publicitado por Ordenes de Presidencia 1664/2008 y 1773/2008.

OBJETIVOS:

- ✓ Promover la seguridad vial y eliminar las prácticas desleales en el sector, asegurando el cumplimiento de los límites de carga en los vehículos y los tiempos de conducción y descanso.
- ✓ Profundizar en una estrategia conjunta de inspección sobre tiempos de conducción y descanso, exceso de peso y manipulación de tacógrafos.
- ✓ Adaptación del régimen sancionador de la LOTT.

PRIORIDAD:

MUY ALTA

IMPULSORES:

- Organismos de Inspección (Interior, Trabajo, etc.)
- Serv. Defensa de la Competencia

RESPONSABLE :

- Ministerio de Fomento

p.22.- Inspección y normativa

INDICADORES:

Indicadores de actuación:

- Actuaciones sobre el marco normativo: (nº anual de actuaciones) Mide el número de actuaciones en la adaptación del marco normativo.
- Recurso de la Inspección: (nº anual de dichos recursos) Mide la evolución de la dotación para realizar las labores de Inspección: recursos humanos, materiales, económicos, etc.

Indicadores de resultado:

- Campañas de inspección: (nº de campañas anuales de inspección) Indica las oleadas y el alcance de las campañas de inspección, pudiéndose concretar las destinadas al correcto uso del tacógrafo digital.
- Infracciones medias: (nº de infracciones / nº total de vehículos) Indica el nivel infractor en que se incurre en España.

9.- RENOVACIÓN DE CONCESIONES Y ACCESIBILIDAD

PROYECTO:

p.23.- ACCESIBILIDAD

ANTECEDENTES:

- ❖ Entre las principales estrategias planteadas por el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) se encuentra la de propiciar una adecuada accesibilidad en todo el territorio nacional a fin de propiciar un desarrollo económico y social lo más homogéneo posible de todos sus ciudadanos.
- ❖ En este sentido el transporte de viajeros en autobús juega un papel especialmente relevante por las posibilidades que tiene la Administración de actuar directamente sobre el transporte público, tanto regular como discrecional, dando cobertura a este planteamiento.
- ❖ El transporte de mercancías por carretera, sin embargo, responde a reglas exclusivamente de mercado, con excepción de la parcela reservada al Servicio Postal Universal, por lo que sólo la relación oferta-demanda condiciona los niveles de accesibilidad en el territorio.

OBJETIVOS:

- ✓ Propiciar una cohesión social y territorial equilibrada en todo el país, que redunde en un mayor y más homogéneo desarrollo económico y social de sus ciudadanos.

PRIORIDAD:

MEDIA

IMPULSORES:

- Comunidades Autónomas

RESPONSABLE :

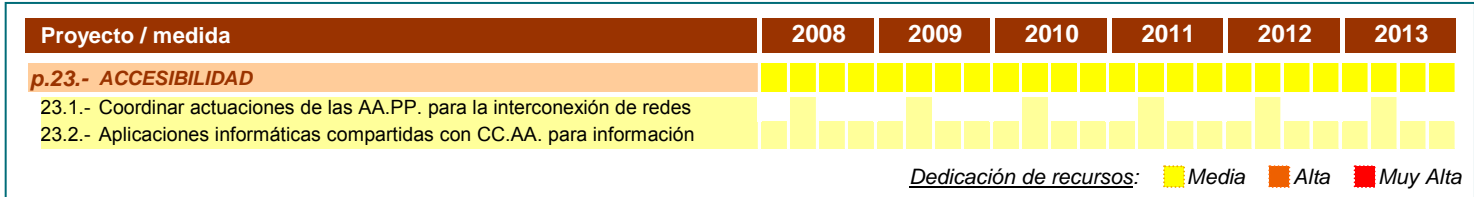
- Ministerio de Fomento

p.23.- Accesibilidad

MEDIDAS:

- 23.1.- Coordinar actuaciones de las AA.PP. competentes al objeto de mantener y desarrollar la interconexión de las diferentes redes de transporte en autocar, garantizando una máxima accesibilidad al territorio.
- 23.2.- Desarrollo de aplicaciones informáticas compartidas con CC.AA. para la información al usuario sobre servicios regulares, construcción de itinerarios de transporte, etc.

CRONOGRAMA:



INDICADORES:

- Indicadores de actuación:*
- Iniciativas y actuaciones de coordinación: (nº de iniciativas y actuaciones anuales) Mide los esfuerzos realizados para la coordinación de actuaciones de las AA.PP. en esta materia.
 - Dotación de líneas de ayuda: (Σ€/año en líneas de ayuda) Permite medir la evolución anual de la dotación en ayudas a, p. ej. el débil tráfico.
- Indicadores de resultado:*
- Distancia-tiempo medio de acceso a grandes vías: (Km-seg medios de acceso) Mide la accesibilidad media de toda la población a las grandes redes viarias regionales, nacionales e internacionales.
 - Acceso a las aplicaciones informáticas: (nº de accesos anuales) Indicativo del grado de utilización de las aplicaciones informáticas dispuestas para informar al usuario y por tanto de su adaptación a las necesidades del mismo.

PROYECTO:**p.24.- RENOVACIÓN DE CONCESIONES****ANTECEDENTES:**

- ❖ El proceso de renovación de las concesiones de transporte regular de competencia estatal se ha iniciado en 2007 y durante los próximos años va a cobrar una gran relevancia porque se concentra la tramitación de un significativo número de concesiones. Este proceso responde a la necesidad de dar cumplimiento a las previsiones contenidas en la LOTT con respecto a la caducidad por transcurso del plazo de otorgamiento de las vigentes concesiones..
- ❖ La DGTC tiene ante sí una ardua labor de organización y ejecución de los concursos para la selección de los adjudicatarios de los 103 servicios existentes. Ello implicó la necesidad de modificación del ROTT, la redacción y validación de los Pliegos de Bases de los concursos que se han celebrado y habrán de celebrarse, la convocatoria de estos además del posterior análisis y valoración de las ofertas presentadas para la selección del adjudicatario.
- ❖ Este proceso, que se contempla desde una perspectiva de estabilidad en el sector, puede a su vez ser un revulsivo para las empresas similar al que supuso el período de concursos realizado durante los años 90, los procesos de concentración de finales de dicha década, etc.
- ❖ En todo caso, el proceso supondrá un incremento de la calidad y seguridad de los servicios y una mejor contribución del transporte por carretera al funcionamiento del sistema de transporte de viajeros español.

OBJETIVOS:

- ✓ Realizar una adaptación a la normativa europea en relación a la renovación de concesiones, del ordenamiento jurídico nacional, respetando los criterios de competencia en la selección y de seguridad y calidad en la explotación de las concesiones.

PRIORIDAD:

MUY ALTA

IMPULSORES:

➤ C.N.T.C. (viajeros)

RESPONSABLE :

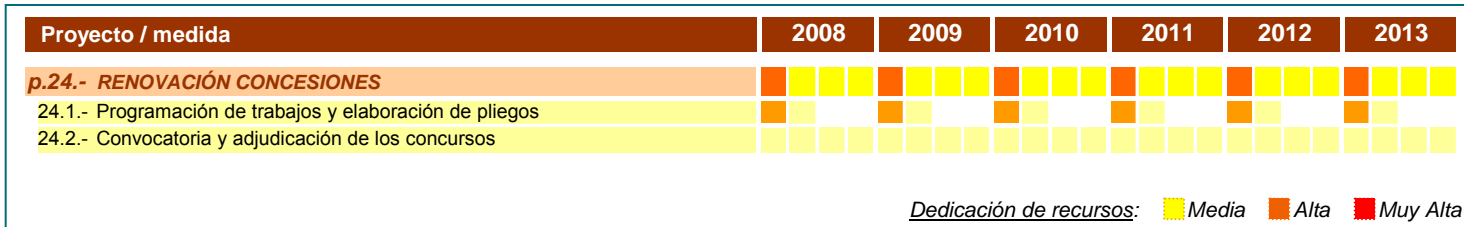
➤ Ministerio de Fomento

p.24.- Renovación de concesiones

MEDIDAS:

- 24.1.- Programación de los trabajos y elaboración de los pliegos para realizar los concursos de las líneas que caduquen en cada período.
- 24.2.- Convocatoria y adjudicación de los concursos correspondientes al período.

CRONOGRAMA:



INDICADORES:

- Indicadores de actuación:*
- n/a.
- Indicadores de resultado:*
- Concurrencia a los concursos: (Σ nº total de candidaturas por concurso / nº de concursos) Mide la concurrencia media como indicador de la configuración de un adecuado marco de competencia.
 - Ejecución de las renovaciones: (nº total de renovaciones efectuadas / nº total planificado) Mide el cumplimiento de la planificación, como factor indicativo de ausencia de anomalías.

10.- COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN

PROYECTO:

p.25.- COORDINACIÓN Y COOPERACIÓN ENTRE ADMINISTRACIÓN-MERCADO

ANTECEDENTES:

- ❖ Dentro de la competencia del Ministerio de Fomento (DGTC) se ha de regular el mercado nacional del transporte por carretera, resulta vital que se mantenga una gran proximidad con el sector, a fin de que aquel conozca bien la realidad, problemáticas y tendencias de aquello que regula y contribuya de manera eficaz y eficiente a su modernización y mejora competitiva.
- ❖ El diseño, aprobación y posterior ejecución de los Planes PETRA y PLATA han supuesto un hito fundamental en el necesario acercamiento entre Administración y Sector.

OBJETIVOS:

- ✓ Adecuar las políticas de la Administración en materia de transporte por carretera, a la realidad del mercado al que van dirigidas.
- ✓ Ofrecer a los diferentes agentes del mercado, la posibilidad de una interlocución más directa con su organismo de regulación y control, evitando el desánimo y propiciando una mayor involucración y participación en pos de conseguir los objetivos comunes de modernización y mejora competitiva.

PRIORIDAD:

ALTA

IMPULSORES:

- Sector en general: C.N.T.C., empresas, sindicatos, etc.

RESPONSABLE :

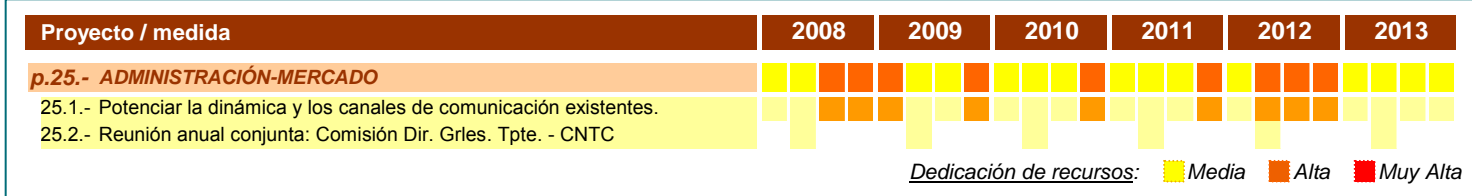
- Ministerio de Fomento

p.25.- Coordinación y cooperación entre Administración-Mercado

MEDIDAS:

- 25.1.-** Potenciar la dinámica y los canales de comunicación creados con el sector, especialmente a raíz de la definición y aprobación de los Planes PETRA II y PLATA II, dando un papel de claro protagonista como interlocutor al CNTC.
- 25.2.-** Mantener al menos una reunión anual conjunta entre la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas y el CNTC.

CRONOGRAMA:



INDICADORES:

Indicadores de actuación:

- Iniciativas y actuaciones para la coordinación y cooperación: (nº anual de iniciativas y actuaciones) Mide el esfuerzo realizado a tal fin.

Indicadores de resultado:

- Foros estables de diálogo e interlocución: (nº foros estables constituidos) Mide el número de foros institucionalizados para propiciar el acercamiento y resolución de las diferentes problemáticas del sector en general y de sus principales agentes, subsectores, etc. en particular.
- Valoración del sector: (puntuación 1-10 de diferentes aspectos de coordinación y cooperación) Mide la satisfacción del sector con las iniciativas emprendidas, las actitudes demostradas y los resultados obtenidos.

PROYECTO:**p.26.- COOPERACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS****ANTECEDENTES:**

- ❖ Las actuaciones necesarias para lograr la modernización y mejora competitiva del sector, implican una serie de tareas a la Administración que no suelen ser competencia exclusiva de uno sólo de sus departamentos o áreas competenciales.
- ❖ De ahí se concluye la necesidad de cooperar entre los mismos, propiciando la comunicación y facilitando la información necesarios para hacer más eficaz y eficiente su labor y, en especial, para homogeneizar criterios de actuación de las distintas administraciones.
- ❖ Este planteamiento, sin embargo, se encuentra con importantes rigideces de aplicación en el día a día, por diferentes razones: excesiva burocracia administrativa, miedo o desconfianza ante la hipotética pérdida de competencias o por la cesión de información, etc.

OBJETIVOS:

- ✓ Configurar un marco de cooperación estable y fluida entre las diferentes Administraciones Públicas con competencias en aquellos aspectos que contribuyen a la modernización y mejora competitiva del sector del transporte por carretera, tanto en el ámbito nacional como internacional.

PRIORIDAD:

MUY ALTA

IMPULSORES:

- Otros Ministerios: Medio Ambiente, Interior, Hacienda, Educación, Industria y Tecnología, etc.

RESPONSABLE :

- Ministerio de Fomento

p.26.- Cooperación entre Administraciones Públicas

MEDIDAS:

26.1.-	Aprovechar y potenciar las mesas de trabajo interministeriales ya definidas tras los acuerdos de octubre de 2005.
26.2.-	Coordinación con las CC.AA. a través de las reuniones de Directores Generales de Transporte y de grupos dependientes: inspección y gestión.
26.3.-	Cooperar con organismos de ámbito internacional en la definición de políticas activas para crear un marco normativo internacional favorable.
26.4.-	Apoyo a la armonización de los criterios de fijación de restricciones a la circulación de vehículos pesados, en orden a establecer corredores alternativos.

CRONOGRAMA:

Proyecto / medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013
p.26.- COOPERACIÓN ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	■	■	■	■	■	■
26.1.- Mesas interministeriales de trabajo	■	■	■	■	■	■
26.2.- Coordinación con CC.AA.: D.G. Transportes y grupos dependientes	■	■	■	■	■	■
26.3.- Cooperación con organismos internacionales	■	■	■	■	■	■
26.4.- Armonización restricciones de circulación de vehículos pesados	■	■	■	■	■	■

Dedicación de recursos: ■ Media ■ Alta ■ Muy Alta

INDICADORES:

Indicadores de actuación:

- Actuaciones de cooperación: (nº anual de actuaciones e iniciativas) Mide los esfuerzos realizados a tal fin. Habrá de diferenciarse entre:
 - Mesas Interministeriales.
 - Reuniones con Directores Generales de Transporte y grupos dependientes.
 - Organismos de ámbito internacional.

Indicadores de resultado:

- Acuerdos alcanzados. (nº anual de acuerdos alcanzados) Mide la productividad de dicha cooperación expresándola en acuerdos alcanzados entre las diferentes partes.
- Acuerdos efectivamente cerrados. (nº anual de acuerdos efectivamente cerrados) Mide aquellos acuerdos que se plasman en hechos concretos.

PROYECTO:**p.27.- COORDINACIÓN Y GESTIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS****ANTECEDENTES:**

- ❖ A la dinámica de cooperación entre Administraciones Públicas antes comentada, debe seguir una necesaria coordinación y labor de gestión conjunta entre las mismas, a fin de hacer más eficaz y eficiente el cumplimiento de sus tareas.
- ❖ De esta manera se facilitará y agilizará el acceso de los agentes del sector a los servicios que la Administración les ofrezca.
- ❖ Sin embargo se producen una serie de situaciones que dificultan en gran medida esta tarea: excesiva burocracia y estructuras jerárquicas y operativas poco flexibles, insuficiente generalización de las nuevas tecnologías, especialmente ante las posibilidades de relación telemática con los usuarios, importantes dificultades técnicas y administrativas para integrar bases de datos de diferentes Administraciones Públicas e incluso entre diferentes departamentos de una misma, etc.

OBJETIVOS:

- ✓ Propiciar, a través de la coordinación y gestión interadministrativa, una mayor eficacia y eficiencia en el desempeño de las funciones y en la oferta de servicios de las Administraciones Públicas de cara al sector nacional del transporte por carretera.

PRIORIDAD:

MUY ALTA

IMPULSORES:

- Comunidades Autónomas
- Otros Ministerios

RESPONSABLE :

- Ministerio de Fomento

p.27.- Coordinación y gestión entre Administraciones Públicas

MEDIDAS:

27.1.-	Unidad de gestión administrativa: Plan de Coordinación entre Administraciones, permeabilidad de Registros entre AA.PP. (dentro de la propia DGTC, con Seg. Social, Ag. Tributaria, Dir. Gral. de Tráfico, etc.), coordinación de la gestión de las AA.PP. en el ámbito de sus competencias, etc.
27.2.-	Analizar las herramientas tecnológicas y de gestión que facilitan la coordinación y colaboración entre AA.PP.
27.3.-	Implantación de la Administración Electrónica.
27.4.-	Puesta en marcha de un programa de simplificación administrativa, principalmente en la gestión de autorizaciones de transporte, incluyendo la realización de gestiones a través de las asociaciones.

CRONOGRAMA:

Proyecto / medida	2008	2009	2010	2011	2012	2013
p.27.- COORDINACIÓN Y GESTIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	■	■	■	■	■	■
27.1.- Unidad de gestión administrativa.	■	■	■	■	■	■
27.2.- Analizar las herramientas tecnológicas y de gestión	■	■	■	■	■	■
27.3.- Implantación de la Administración Electrónica	■	■	■	■	■	■
27.4.- Programa de simplificación administrativa	■	■	■	■	■	■

Dedicación de recursos: ■ Media ■ Alta ■ Muy Alta

INDICADORES:

Indicadores de actuación:

- Coordinación entre Administraciones Públicas: (actuaciones e iniciativas anuales de coordinación) Mide los esfuerzos realizados a tal fin.
- Gestión entre Administraciones Públicas: (actuaciones e iniciativas anuales de gestión directa) Mide las actuaciones concretas en gestión conjunta de las AA.PP.

Indicadores de resultado:

- Mejora del funcionamiento de las AA.PP.: (valoración 1-10 del propio usuario) Mide la percepción de dicha mejora por parte del propio usuario de los servicios de las AA.PP.
- Simplificación trámites administrativos: (tiempo medio por trámite) Mide la evolución del tiempo medio de gestión aplicado para diferentes tipologías de trámites administrativos.
- Número de gestiones tramitadas a través de asociaciones.

Anexo

Identificación de los acuerdos de junio de 2008 dentro del Plan Sectorial.

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN		Acuerdo Mercancías	Acuerdo Viajeros	Medidas del Plan Sectorial
Área	Propuestas			
A.- Actuaciones para reforzar la CAPACIDAD DE NEGOCIACIÓN mercantil				
TRANSPARENCIA INFORMACIÓN	Pago de intereses por diferimiento de pagos a más de 30 días.	1.1	1.1	19.3
	Cláusula de actualización automática de precios (mercs/viajs).	1.2	1.2	19.3
	Indemnización por paralización de vehículos en operaciones de carga/descarga.	1.3	--	19.3
B.- Actuaciones para facilitar la adecuación de los PRECIOS A LOS COSTES				
TARIFAS	Revisión de las tarifas de las concesiones de líneas regulares de transporte interurbano de viajeros y taxis.	--	1.3 / 1.4	20.2
C.- Actuaciones destinadas a facilitar la REESTRUCTURACIÓN del sector				
AYUDAS	Ampliación de ayudas al abandono de la profesión para su aplicación a partir de los 58 años.	1.4	1.5	11.6
NORMATIVA	Régimen de autorizaciones (mercs): transmisibilidad y eliminación de exigencia de nº mínimo de conductores.	1.5	--	1.4
	Limitación de las operaciones de cabotaje en España.	1.6 / 1.8	--	20.3
	Modificación O.M. autorizaciones de transporte discrecional.	--	1.6	1.4
TRANSPARENCIA INFORMACIÓN	Estudios sobre las circunstancias de competencia con otros modos que concurren con las concesiones de transp. regular de viajeros.	--	1.7	20.4
D.- Actuaciones relacionadas con la UNIÓN EUROPEA				
NORMATIVA	Apoyo modificación del Reglamento 561/2006, en materia de tiempos de conducción y descanso.	1.7	1.8	16.3
	Apoyo a las posiciones sectoriales sobre la Euroviñeta.	1.10	1.10	5.4
INSPECCIÓN	Impulso de la armonización de criterios de inspección entre países.	1.9	1.9	22.5
E.- Otras actuaciones del Ministerio de FOMENTO				
NORMATIVA	Revisión del régimen sancionador de la LOTT.	1.11	--	22.1
	Adaptación de la LOTT al Reglamento (CE) 1370/2007 sobre servicios públicos de transporte de viajeros.	--	1.11	22.1
INSPECCIÓN	Participación del CNTC en los Planes de Inspección.	1.12	1.12	22.2
TRANSPARENCIA INFORMACIÓN	Revisión del observatorio de costes.	1.13	--	21.2
	Programa de simplificación administrativa de las autorizaciones.	1.20	1.17	27.4
	Flexibilización de la gestión de empresas de transp. discrecional.	--	1.14	6.2
INTERMODALIDAD	Aprobación y ejecución del Plan de Transporte Intermodal.	1.14	--	8.2
INFRAESTRUCTURAS	Mejora de infraestructuras: plataformas reservadas, áreas de servicio y descanso.	1.15	1.13	16.4
	Aumento del número de básculas de pesaje.	1.16	--	16.4
	Directiva de tarificación únicamente a concesiones de autopistas.	1.17	--	5.4
FORMACIÓN	Puesta en marcha de la Fundación "Transporte y Formación".	1.18	1.15	12.3
	Revisión de la O.M. de ayudas a la formación.	1.19	1.16	12.4

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN		Acuerdo Mercancías	Acuerdo Viajeros	Medidas del Plan Sectorial
Área	Propuestas			
F.- Actuaciones del Ministerio de ECONOMÍA Y HACIENDA				
	Bonificación del 50% en el IAE 2008.	2.1	2.1	1.6
	Reducción 75% en el impuesto primas de seguro (2008/2009).	2.2	2.2	1.6
	Renovación del Convenio ICO-Ministerio de Fomento sobre créditos a empresas de transporte 2008.	2.3	2.3	1.6
	Agilización de las devoluciones de IVA.	2.4	2.4	1.6
	Solución al tratamiento de la dieta de pernocta en el IRPF.	2.5	--	1.6
	Defensa en la UE del umbral de fiscalidad del carburante.	2.6	2.5	1.6
	Defensa en la UE del gasóleo profesional (modificación de la Directiva 2003/96.	2.7	2.6	1.6
	Reducción de índices de IRPF e IVA en la Orden de módulos.	2.8	2.7	1.6
	Resolución de dudas sobre índice de capacidad carga de	2.9	--	1.6
	Retención del 1% del IRPF a final del año.	2.10	2.8	1.6
	Solución del tema del IAE en empresas de mensajería.	2.11	--	1.6
	Persecución de prácticas de competencia desleal.	2.12	--	1.6
E.- Actuaciones del Ministerio de TRABAJO E INMIGRACIÓN				
	Diferimiento de cotizaciones a la Seguridad Social (1 año).	3.1	3.1	11.7
	Reducción de las cotizaciones hasta el entorno del 4%.	3.2	--	11.7
	Aplicación de resultados de los estudios realizados sobre el cese de actividad de los trabajadores autónomos.	3.3	3.2	11.7
	Ayudas para financiar actividades de prevención.	3.4	3.3	11.7
	Aplicación del programa "RED Directo".	3.5	3.4	11.7
	Evaluación de enfermedades profesionales.	3.6	3.5	11.7
	Reversión de los excedentes de las Mútuas a la financiación de actividades preventivas.	3.7	3.6	11.7
	Bonificación 3% por colaboración en la gestión de Seg. Social.	3.8	3.7	11.7
	Revisión del RD 902/2007 sobre tiempos de trabajo.	3.9	3.8	11.7
F.- Actuaciones del Ministerio de EDUCACIÓN, POLÍTICA SOCIAL Y DEP.				
	Ciclo formativo de grado medio para conductores.	4.1	4.1	12.5
	Actualización de contenidos del título de FP Superior en Gestión del Transporte.	4.2	4.2	12.5

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN		Acuerdo Mercancías	Acuerdo Viajeros	Medidas del Plan Sectorial
Área	Propuestas			
G.- Actuaciones del Ministerio de INTERIOR				
	Homogeneización criterios de restricción de circulación de vehículos pesados.	5.1	--	22.5 /22.6 / 26.4
	Grupos de Trabajo para coordinación de restricciones.	5.2	--	22.6 / 26.4
	Supresión de la infracción por parada en carril-bus en el sistema de permiso por puntos.	5.3	5.1	22.6
	Presentación de documentación en Tráfico por Asociaciones.	5.4	5.2	22.6 / 27.4
	Participación del CNTC en grupos de trabajo de Seguridad Vial.	5.5	5.3	16.5
H.- Actuaciones del Ministerio de JUSTICIA				
	Tramitación Proyecto de Ley sobre contrato de transporte terrestre	6.1	--	20.6
I.- Actuaciones del Ministerio de INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO				
	Publicación semanal de la variación de los precios del gasóleo.	7.1	6.1	21.6
	Impulso de combustibles alternativos.	7.2	6.2	9.6
	Convenio IDAE-Asociaciones para cursos de conducción eficiente.	7.3	6.3	9.6
	Ayudas para inversión en sistemas de gestión de flotas.	7.4	6.4	9.7
	Subvenciones para renovación de flotas que empleen combustibles alternativos.	7.5	6.5	9.4
	Campaña publicitaria por el transporte público colectivo.	--	6.6	1.5