TEMA 1

El transporte: concepto, características, funciones y clases de transportes

1. Concepto

El término transportar proviene del latín “trans” (al otro lado) y “portare” (llevar), por lo que en sentido literal es el traslado de personas o bienes de un lugar a otro.

El transporte consiste en el desplazamiento de personas o bienes en el espacio físico, facilita la movilidad, dota de accesibilidad a los territorios y tiene una importancia significativa en el desarrollo económico y social del país.

Si utilizamos el término o definición de **transportes turísticos** se podrían denominar como tales los transportes públicos realizados con finalidad turística, de ocio y recreo, ofertados y contratados para la satisfacción de necesidades de desplazamientos de personas que tengan la condición de usuarios turísticos.

El transporte así definido forma parte o se adapta a las necesidades de la actividad turística o de los procesos productivos turísticos, de ocio y recreo etc., por lo que no está sometido a reiteración de itinerario, horario y calendario que es una característica de los transportes regulares y por ello en ningún caso podrán sustituir al transporte público regular de viajeros.

2. Características

El transporte desde una visión global, está integrado por tres elementos fundamentales: la infraestructura, el vehículo y la empresa que presta tal ser-

vicio u operación. Cada uno de estos elementos puede ser contemplado de manera diferente según que el agente que intervenga sea el Estado, la Comunidad Autónoma, la entidad local, el usuario, la empresa o el prestador del servicio.

3. Funciones

- Permitir la conexión de los sectores turísticos productivos entre sí y con los centros de ocio y recreo o de consumo.
- Satisfacer las necesidades de desplazamiento de clientes y de material especializado para las actividades de ocio y recreo para llevarlas a cabo.
- Favorecer y ayudar a la cohesión económica y social, permitiendo configurar un territorio más equilibrado y sostenible para la actividad turística.
- Dotar y asegurar la accesibilidad al territorio y a distintos enclaves geográficos, permitiendo comunicaciones ágiles para las distintas actividades con finalidad turística, de ocio y recreo.
- Contribuir a la integración del Estado y las regiones, de los países entre sí y a la integración comunitaria a través de la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales y europeas e internacionales.
- Facilitar la integración social y la movilidad laboral.
- Mejorar la calidad de los servicios turísticos y de la vida de las personas.
- Ser parte de la estrategia y defensa nacional.
- Participar esencialmente en la actividad turística y productiva dentro de los países, que ocupa una elevada población laboral, que participa en las magnitudes macroeconómicas y en altos volúmenes de inversiones y que contribuye de forma considerable al aumento del Producto Interior Bruto.
- Facilitar el libre movimiento de personas y bienes a través de la Unión Europea, mediante un adecuado Mercado Único¹.
- Impulsar el desarrollo de las actividades turísticas y de otras actividades productivas.

¹ La aplicación de los principios de libre competencia, necesarios para mejorar la eficiencia del sistema económico y turístico en todas sus áreas, es una de las bases del nuevo modelo europeo ya que desde la UE se plantea el desarrollo de un transporte colectivo de gran calidad con las conexiones apropiadas para los usuarios de vehículos particulares.

- Es una actividad turística y económica que genera riqueza y puestos de trabajo.

La naturaleza y finalidad de estas diversas funciones es múltiple ya que existen funciones de carácter económico, turístico social, político o estratégico que se yuxtaponen y se complementan.

El transporte tiene como elementos esenciales: que no es almacenable ni indivisible, que el tiempo de los usuarios va a depender de la inversión en infraestructuras y de los servicios ofertados o existentes de transporte, necesitados de regulación debido a las limitaciones físicas de las propias infraestructuras que a su vez tienen impactos negativos sobre el medio ambiente, siendo sus costes asumidos por los usuarios en los transportes turísticos y no así en otras actividades económicas o productivas donde los costes pueden ser abonados por los usuarios o ser subvencionados por los impuestos dependiendo del modelo elegido, dado su carácter de servicio público, lo que da lugar a la intervención de los poderes públicos en el sector en forma de ayudas y subvenciones que ocasionan problemas de competencia.

4. Clases de transporte

4.1. Por el objeto transportado

- a) De *viajeros*: si el servicio que se ofrece o el objeto que se transporta son personas y sus equipajes, destacando el transporte individual que realizan las personas en sus propios vehículos (bicicletas, automóviles, trenes, barcos, etc.) o el transporte colectivo que se realiza para un colectivo o grupo de personas de forma regular, con itinerarios y horarios fijos como es el caso del transporte regular o si no es así se trataría de transporte discrecional.
- b) De *mercancías*: si lo que se transporta son objetos o mercancías sean de la clase que sean.

4.2. Por el ámbito territorial

- a) *Internacionales*: cuando se prestan en un país extranjero.
- b) *Nacionales*: cuando se realizan dentro del mismo país, pudiendo ser interurbanos, cuando se prestan entre provincias, capitales o regiones diferentes; comarcales, los prestados en una zona o comarca; urbanos y

metropolitanos, los que se realizan dentro de una zona urbana o en el área de influencia de la metrópolis, incluyéndose dentro de esta categoría los servicios de cercanías referidos al transporte ferroviario de ida y vuelta desde el domicilio al centro de trabajo.

4.3. Por el modo de transporte

Según sea el transporte utilizado: transporte terrestre, por carretera, ferrocarril o cable, transporte aéreo, transporte acuático (fluvial, lacustre, marítimo) o utilizando y coordinando los distintos modos de transporte: multimodal, intermodal o combinado.

4.4. Por su naturaleza

- a) *De servicio público*: realizado por cuenta ajena y por un precio.
- b) *Privado*: realizado por cuenta propia por necesidades o finalidades particulares o individuales.

5. Magnitudes principales e indicadores económicos del transporte²

El transporte es un sector económico de una gran importancia estratégica creciente porque contribuye a mejorar la competitividad del país y porque apoya el desarrollo de la actividad en otros sectores como la industria, el comercio y el turismo, por solo citar aquellos que tienen mayor peso en el tejido productivo de la economía.

El transporte turístico tiene una función diferente a la del transporte público regular de viajeros, ya que proporciona un mejor aprovechamiento del tiempo libre, de ocio y recreo.

En una economía globalizada el aumento de la actividad económica va a suponer un incremento de los flujos de transporte turístico como parte inte-

² Ver la evolución de los indicadores económicos y sociales del transporte en general y del transporte por carretera publicados por el Ministerio de Fomento.

grante de la necesidad de viajar y de ocio y recreo de las personas, donde España, a pesar de su condición periférica dentro de la UE³, debe aumentar sus flujos de transporte de viajeros y aprovechar la implantación de las redes transeuropeas en los distintos modos de transporte.

El modo de transporte que tiene mayor participación dentro del transporte turístico, en España, es el transporte por carretera que, en 2010, representó el 50% del total.

El transporte ferroviario, tras un permanente declive, alcanzó en el año 2010 la cifra del 2%, siendo el servicio de la alta velocidad, AVE, el que mayor crecimiento ha experimentado, superior a un 11% con respecto al año anterior y con más de once millones de pasajeros.

El transporte marítimo de pasajeros con el incremento de los cruceros turísticos tiene una participación del 3%, siendo los puertos que tuvieron un mayor volumen de tráfico los de Santa Cruz de Tenerife, Algeciras, Ceuta, Baleares, Barcelona y Las Palmas, todos ellos con más de veintisiete millones de pasajeros.

El transporte aéreo mantiene una participación constante junto con el transporte por carretera representando, entre ambos modos, el 95% en el tráfico internacional y un 96% en el tráfico nacional medido en viajeros-kilómetro; siendo el primero el modo de transporte que, con un 46% de participación en España, ha experimentado las mayores tasas de crecimiento en la última década.

La parte de la inversión destinada a infraestructuras se aproximó a la cifra de ochenta y seis mil millones de euros en 2010, representando el ferrocarril el 50% de las mismas, según datos del Ministerio de Fomento, y habiéndose reducido la cantidad inversora en 2011, correspondiendo al ferrocarril el 60%, lo que representa el 1,3% del PIB durante el año 2011.

La importancia del sector de transportes queda reflejada en su peso en el tejido productivo. En términos de Valor Añadido Bruto (VAB), la contribución del sector del transporte a la riqueza nacional se sitúa en el entorno del 5,6% y viene a representar el 4% del PIB comunitario.

El número de ocupados en el sector transportes es de 970.000 trabajadores (4,5% del empleo total) con una tasa de estabilidad en el empleo de un 75,5 por ciento y la tasa de participación femenina es de un 17,6 por ciento⁴.

³ En la Unión Europea no se han tenido en cuenta las diferencias entre los distintos países, tanto desde el punto de vista de la densidad poblacional como del desarrollo económico, equipamiento y posición geográfica.

⁴ Según datos del INE referidos al año 2010. Otras estadísticas y datos referentes al Transporte se pueden encontrar en las estadísticas del mercado laboral (encuesta de población activa. Índice de coste laboral armonizado y encuesta anual de coste salarial). En la página web del INE se puede encontrar información más detallada de todas las estadísticas aquí mencionadas.

6. Transporte y desarrollo

Es indudable la incidencia que el transporte, y concretamente sus infraestructuras, ha tenido y tiene en el desarrollo nacional y regional y la influencia que el mismo ejerce en la configuración del modelo territorial.

La creación de nuevas carreteras, autovías, autopistas, ferrocarriles de alta velocidad eran instrumentos capaces de provocar el desarrollo regional o corregir los desequilibrios territoriales.

Fue fundamentándose y extendiéndose la idea de la existencia de una relación causal entre la creación de una nueva infraestructura de transporte y el desarrollo económico que la misma podría generar al mejorar las condiciones de desplazamiento de los viajeros con aumento de las implantaciones industriales, multiplicación de puestos de trabajo y de actividades comerciales, desarrollo de la actividad turística, etc.

Otro tanto ha ocurrido con la construcción de la línea de **alta velocidad entre Madrid y Sevilla**, en la que ha figurado siempre su posible capacidad de acelerar el desarrollo económico de Andalucía, así como las líneas Madrid-Barcelona, Madrid-Valladolid y Madrid-Valencia capaces de crear riqueza en los territorios por los que discurre.

La infraestructura de transporte influye considerablemente en el grado de desarrollo del país o la región, constituyendo una base importante para el mismo como así sucedió en España, cuando en diciembre de 1964 se elaboró el primer informe sobre un plan nacional de autopistas⁵ que contenía los criterios y bases fundamentales sobre los que debían desarrollarse estas nuevas infraestructuras dentro de la política de polos de desarrollo.

Consideraba como beneficios directos los que afectaban directamente al usuario y los beneficios indirectos que se obtenían para la economía general y terceras personas.

A finales de los años sesenta y principios de los setenta, las autopistas de peaje constituían un deseo generalizado, y la planificación dio satisfacción a casi todas las demandas.

El sistema escogido para financiar las autopistas fue el de peajes pagados por los usuarios. Las autopistas de peaje se concedieron a empresas privadas.

Explicar por qué las autopistas se hicieron donde se hicieron es inmediato ya que la iniciativa privada persigue básicamente la rentabilidad financiera de sus inversiones. Por eso, las primeras concesiones significativas (1967-1968) se realizaron en el corredor con más crecimiento económico como era el

⁵ Documento titulado “Estudios preliminares del planeamiento del sistema nacional de autopistas”.

corredor mediterráneo (actual autopista AP-7 que comunica toda la costa mediterránea desde la frontera francesa hasta Algeciras).

Con la llegada de la crisis económica de los setenta, las concesiones de autopistas se interrumpieron de forma abrupta ya que nadie tenía interés en perder dinero invirtiendo en los corredores con menos expectativas de rentabilidad.

Después de las elecciones de 1982, el nuevo gobierno creó en 1984 la Empresa Nacional de Autopistas y estableció un modelo de financiación presupuestaria de infraestructuras viarias en el Plan general de carreteras 1984-1991. El recurso al endeudamiento público y las ayudas de la UE a través de los distintos planes de financiación al desarrollo hacía posible la financiación presupuestaria de carreteras. Este modelo se creó por:

- Motivos de reducción de costes de las nuevas vías.
- Mayor rapidez en el proceso de dotación de este tipo de infraestructuras.
- La contribución al crecimiento de la productividad del sector privado de la economía y al desarrollo turístico de las distintas regiones.

La falta de homogeneidad de la red de gran capacidad en España impone disfunciones en la gestión de la red y en la financiación de las inversiones y del mantenimiento de las vías sobre todo en momentos de crisis económicas, también induce a disparidades territoriales que suscitan discusiones y reclamaciones crecientes. La homogeneidad funcional de la red de autovías y autopistas permitiría que la gestión de la política de carreteras fuese más racional en cada uno de los respectivos niveles de gobierno.

De todas formas, aunque exista una relación directa entre transporte, desarrollo económico y turístico, no siempre sucede así, sino que habrá que contemplar las potencialidades que ofrezca el territorio dentro de un programa de actuaciones de ordenación del mismo, en el que el transporte constituya un elemento integrado dentro del modelo territorial para que las infraestructuras puedan favorecer el desarrollo regional.

7. La función del transporte como factor de integración territorial europea. Los retos del siglo XXI

Los servicios de transporte a nivel internacional facilitan la integración de los países entre sí, contribuyendo a uno de los objetos básicos del proyecto de la Unión Europea.

La Unión Europea, desde sus comienzos, consideró al transporte como un sector clave, de forma tal que el propio Tratado de Roma en el año

1957 incorporó entre sus primeras políticas comunitarias la del transporte, considerado como elemento básico para la construcción del Mercado Común; sin embargo el desarrollo de estas políticas ha necesitado su tiempo ya que es a partir de 1985 cuando el transporte forma parte de una de las prioridades para la configuración del mercado único. Con el tratado de Maastricht de 1992 se fija el principio de una nueva fase de la política común de transportes para poder lograr un crecimiento sostenible de la economía mejorando la seguridad, el respeto al medio ambiente, la calidad y la eficacia de las infraestructuras de transportes buscando la integración, homogeneización y desarrollo del transporte compatible con la movilidad sostenible, mediante la fijación de unos objetivos recogidos en el Libro Verde del Transporte como son:

- *Facilitar el libre movimiento de personas y bienes a través de la Unión Europea, mediante un adecuado Mercado.*

La política de la UE pretende conseguir un equilibrio dentro de los distintos modos de transporte a través de una mayor convergencia en la imputación de costes y de una asignación correcta de los mismos en los diferentes países.

- *Favorecer el desarrollo de sistemas coherentes e integrados con el uso de la tecnología más avanzada.*

La UE promueve la integración de los modos de transporte para obtener un menor consumo de energía, más conexiones modales y una mayor interoperabilidad de tal forma que el desarrollo de un transporte colectivo de calidad sea prioritario frente al vehículo privado.

- *Redes Transeuropeas de Transporte.*

Progresiva integración de las redes de transporte: convergencia técnica, inversiones en puertos, sistemas de gestión de tráfico y plan coordinado de inversiones.

- *Reducir las disparidades entre las distintas regiones que forman parte de la UE, de tal modo que se refuerce la cohesión económica y social.*

Interviniendo en aquellas regiones más desfavorecidas con ayudas económicas procedentes de los fondos estructurales.

- *Aplicación de un modelo sostenible de desarrollo respetando el medio ambiente.*

Se toma como prioridad la protección del medio ambiente en el desarrollo de todas las políticas comunitarias, teniendo como objetivo en la política de transportes el lograr una reducción del impacto ambiental de sus modos: temas como el desarrollo de zonas residenciales y turísticas cobran especial importancia. La evaluación de los efectos sobre el medio ambiente en relación a la red transeuropea de transporte influirá

en los proyectos referidos a la actividad turística y a la promoción del transporte público de viajeros.

- *Desarrollo de acciones que favorezcan la seguridad.*

En el transporte por carretera la política comunitaria considera necesario la aplicación de normas técnicas para los vehículos, medidas legislativas, actuaciones sobre infraestructuras, etc. La aplicación de normativas en materia de seguridad en los buques y en los puertos que garanticen un elevado nivel de calidad de los servicios portuarios (practicaje, amarre, remolque, reparaciones, estiba y desestiba), y, en general, para los sectores modales marítimo y aéreo es imprescindible lograr la armonización normativa y la creación de autoridades europeas en materia de seguridad.

- *Medidas en el ámbito social:*

- *Seguridad y salud en el trabajo:* el Acta Única Europea propuso la armonización de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo con unos requisitos mínimos, que dio como resultado que en 1989 se aprobara la Carta de los Derechos Fundamentales de los Trabajadores, que fue suscrita por todos los estados miembros a excepción del Reino Unido, así como un plan de acción en la materia.

- *Políticas de trabajo en el transporte:* priorizando la adecuación de los horarios de trabajo a las necesidades reales de las distintas actividades implicadas dentro del transporte para actuar sobre las condiciones de trabajo de los empleados del sector.

- *Desarrollo de relaciones con terceros países dando prioridad a aquellos en los que el transporte de personas y mercancías sea importante para la Unión Europea.*

Dado que la mayoría de los países miembros mantiene acuerdos internacionales sobre transporte, basados en el principio de reciprocidad y que distorsionan la libre competencia, se pretende crear un marco común de relaciones con otros países que beneficie al mercado único y facilite a la UE un frente común con países externos (Europa Oriental y Central: carretera y ferrocarril, Estados Unidos: transporte aéreo).

La importancia atribuida a las infraestructuras de transporte por la UE ha ido en aumento a lo largo de los últimos años, permitiendo la mejor integración de las regiones periféricas y contribuyendo a disminuir los desequilibrios territoriales.

Los objetivos establecidos han sido la interconexión e interoperabilidad de las redes nacionales, el acceso a dichas redes y el establecimiento de enlaces entre las regiones insulares, desenclavadas y periféricas y las regiones centrales de la Unión.

La Unión Europea está elaborando una serie de esquemas directores de las diferentes redes de transporte, cuyas terminaciones serán financiadas en parte con los nuevos fondos que a tal fin se han creado por el propio Tratado de la Unión.

El **Libro Blanco sobre el transporte titulado “La política europea de transportes en el horizonte 2010: la hora de la verdad”** es una declaración formal de la Comisión Europea que expresa su inquietud por las consecuencias medioambientales del aumento de la movilidad y del transporte comunitario que ha superado el crecimiento de la economía y produce en algunos países niveles de congestión que resultan difíciles de soportar con un claro deterioro del medio ambiente. Prioriza los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente: el ferrocarril, el cabotaje y el transporte fluvial. E introduce una serie de medidas intervencionistas en el transporte por carretera para conseguir un mejor sistema de transporte.

El **Libro Blanco “sobre el futuro del transporte en la UE, de 28 de marzo de 2011 titulado “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”** es un documento estratégico que sienta las bases de la política europea de transportes para los próximos diez años y establece el primer paso para un sistema europeo de transportes hasta el año 2050.

En este nuevo Libro Blanco se establece el objetivo de alcanzar para el año 2050 una reducción del 60% de emisiones de CO₂ provenientes del sector transportes, acabando con los combustibles fósiles de los automóviles en las ciudades y logrando que el 40% del combustible de aviación sea sostenible o de bajas emisiones de carbono y reduciendo otro 40% de las emisiones de transporte marítimo.

Otro de los objetivos es transferir el 50% del transporte por carretera al ferroviario y fluvial en distancias medias interurbanas.

Metas para el transporte urbano, interurbano y de larga distancia:

- **Transporte urbano:** transferencia hacia vehículos y combustibles más limpios. Reducción en un 50% del número de vehículos que consumen combustible convencional de aquí a 2030 y su progresiva eliminación en las ciudades antes de 2050.
- **Transporte interurbano:** transferir el 50% del transporte de media distancia de pasajeros y mercancías de la carretera al ferrocarril y al transporte por vía fluvial.
- **Transporte de larga distancia:** prevalencia del transporte aéreo y marítimo en los viajes de larga distancia por lo que se proponen diversas iniciativas para cumplir esos objetivos entre las que cabe destacar:
 - La revitalización del ferrocarril.
 - Reestructuración de las tarifas de transporte.

- Incentivar y fomentar el transporte marítimo de corta distancia y fluvial.
- Creación de un cielo único europeo, conciliando el crecimiento del transporte aéreo con el medio ambiente y reestructurando el espacio aéreo europeo según el tráfico existente.
- Utilización de la intermodalidad: conexión de los aeropuertos al ferrocarril para hacer más fácil a los pasajeros la combinación del tren y el avión, desarrollando sistemas integrados de emisión de billetes y facturación de equipajes.
- Implantar la red transeuropea de transportes fomentando por parte de la UE la financiación máxima europea posible.
- Aplicación de tasas por el uso de la infraestructura para los vehículos de turismo.
- Prioridad a la producción de los vehículos limpios.
- Reforzar la seguridad del transporte, armonizando las distintas normas de tráfico y la señalización y promoviendo las nuevas tecnologías en vehículos y en infraestructuras.

En España la organización administrativa existente produce la descoordinación y la no integración de los servicios de transportes tanto modales como territoriales. La vigente Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) no facilita la intermodalidad interregional y presenta insuficiencias con respecto a la realidad del conjunto del país.

El Libro Verde del Transporte en España, publicado por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en el año 2001, señala entre otras propuestas de actuación en materia de transportes las siguientes:

- Incrementar la oferta de infraestructuras en cantidad y calidad, propuesta difícil de cumplir teniendo en cuenta la actual coyuntura económica aunque se optimicen los fondos europeos.
- Mejorar las conexiones internas para facilitar la integración del territorio y la conexión con Europa.
- Potenciar los usos de transporte más eficientes y sostenibles, especialmente el ferrocarril de altas prestaciones para el largo recorrido y el transporte colectivo urbano.
- Regulación tarifaria y fiscal transparente dentro de las reglas del libre mercado.
- Mejorar la preparación técnica de los profesionales del sector, de las administraciones, empresas y directivos.
- Contemplar al transporte como un servicio prestado a clientes que pagan una contraprestación económica por el servicio que reciben.

- Profesionalizar las relaciones entre la administración-empresa para obtener un servicio público de calidad, optimizando la coordinación territorial y competencial entre las distintas Administraciones Públicas.
- Reforzar la estructura empresarial que es heterogénea y débil por la atomización del sector y la falta de competitividad del mismo.

El transporte aéreo en España mantiene una progresión ascendente, a pesar de la actual situación económica. El colapso de los principales aeropuertos españoles y europeos constituye el problema básico a que se enfrenta el transporte aéreo, lo que provoca que la liberalización deje de tener sentido si no se dota al mercado de las infraestructuras adecuadas y no se liberalizan simultáneamente sectores colindantes, como pueden ser los de formación de pilotos y controladores, aunque en este último caso ya se ha avanzado con la publicación de la Ley 9/2010 de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, desarrollada mediante un Real Decreto que establece las normas de seguridad aeronáutica en relación con los tiempos de actividad y los requisitos de descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo, así como la posible externalización de los citados servicios.

La progresiva liberalización que se tiende a introducir en la gestión de los aeropuertos es consecuencia de la necesidad de reducir la pesada carga presupuestaria que el mantenimiento de estas infraestructuras supone.

Por lo que se sugiere convertir los aeropuertos españoles en centros de negocio que gestionen con criterios empresariales y que lleguen a ser financieramente autosuficientes. No deben olvidarse las externalidades negativas que de la actividad aeroportuaria puedan derivarse. Los precios deberían reflejar adecuadamente los efectos externos generados, estos extremos no suelen contemplarse en las tarifas que los aeropuertos españoles o europeos aplican.

En el transporte ferroviario, que confirma una línea ascendente de mejora, se propone ir a un proceso general de evolución reguladora de los ferrocarriles en Europa. Mayor presencia del sector privado en esta industria a través de una separación entre la gestión de infraestructuras y la prestación del servicio. Promover la competencia y reducir los costes presupuestarios. Una mayor separación entre las distintas unidades operadoras de mercancías y de pasajeros, separación clarificadora entre actividades económicamente rentables y no rentables, pero socialmente deseables.

En el transporte marítimo, en España, se ha dado un paso importante con la reciente publicación de la Ley de Puertos, teniendo en cuenta la necesidad de mejorar y potenciar las condiciones competitivas de nuestros puertos, y quedan por resolver otras condiciones que deben favorecer fiscalmente la inversión en la flota, siguiendo similares pautas a las imperantes en otros países comunitarios, profundizar en la liberalización de tarifas y favorecer la innovación tecnológica.