



ESTUDIO SECTORIAL sobre la SITUACIÓN y PERSPECTIVAS en el TRANSPORTE de MERCANCÍAS por CARRETERA de CASTILLA y LEON.

Prospectiva del Modelo CyLOG



Junio de 2007

Elaborado por:

cecale
Confederación de Organizaciones
Empresariales de Castilla y León

Para:



Índice



Presentación

1. Objetivos

2. Técnica metodológica

2.1. Diseño metodológico_____ 6 a 10

3. El transporte de mercancías en Castilla y León

3.1. Análisis de la actividad de transporte de mercancías en Castilla y León_____ 11 a 20

3.1.1. Transporte de mercancías en Castilla y León

3.1.2. Transporte de mercancías por carretera en Castilla y León

4. Análisis de la información cualitativa

4.1. Evolución del sector del transporta y León (horizonte 2011)_____ 22 a 24

4.1.1. Evolución del sector desde el punto de vista de la actividad empresarial

4.1.2. Evolución del sector desde el punto de vista económico /empresarial

4.1.3. Evolución del sector desde el punto de vista laboral

4.2. Análisis del Modelo de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística de Castilla y León (CyLOG)_____ 25 a 42

4.2.1. El Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística de Castilla y León

4.2.2. Nivel de implicación /conocimiento de las organizaciones en el diseño y planificación del Plan Estratégico de Plataformas Logísticas, Puertos Secos y Centros de Transporte de Castilla y León (Modelo CyLOG)

4.2.3. Valoración de las fases de desarrollo del Modelo CyLOG

4.2.4. Nivel de desarrollo del Modelo CyLOG y compromiso del sector del transporte de Castilla y León en el horizonte temporal de su ejecución

4.2.5. Análisis de impacto sobre el sector del transporte de mercancías por carretera de la progresiva implantación del Modelo CyLOG

4.2.6. Análisis DAFO sobre el Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias sector del transporte de mercancías por carretera

4.3. Demandas del sector del transporte de mercancías por carretera de CyL_____ 43 a 44

5. Análisis de la información cuantitativa

5.1. Estructura empresarial del transporte de mercancías por carretera de CyL_____ 46 a 56

5.1.1. Estructura de las empresas de transporte de mercancías por carretera de CyL

5.1.2. Estructura de los operadores de transporte de CyL

5.2. Evolución de la actividad /perspectivas de futuro empresarial_____ 57 a 63

5.2.1. Evolución de la actividad empresarial entre las empresas transportistas de CyL

5.2.2. Perspectivas de futuro de la actividad entre las empresas transportistas de CyL

5.2.3. Evolución de la actividad empresarial entre operadores de transporte de CyL

5.2.4. Perspectivas de futuro de la actividad entre operadores de transporte de CyL

5.3. Competitividad empresarial /sectorial_____ 64 a 105

5.3.1. Competitividad empresarial entre las empresas transportistas de CyL

5.3.2. Competitividad empresarial entre los operadores de transporte de CyL

5.4. El Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística de Castilla y León_____ 106 a 119

5.4.1. El Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística de Castilla y León

6. Diagnóstico y conclusiones

6.1. Radiografía del sector del transporte de mercancías por carretera de Castilla y León_____ 121 a 134

6.1.1. Sus magnitudes

6.1.2. Evolución y competitividad

6.2. La Intermodalidad_____ 134 a 135

6.3. Demandas del sector del Transporte y la Logística de Castilla y León_____ 136 a 137

7. Referencias bibliográficas

Anexo I. Cuestionarios

Índice de cuadros



- Cuadro 1. Impacto de la carretera en los modos de transporte. Año 2005
- Cuadro 2. Estructura de las empresas de transporte de mercancías en Castilla y León
- Cuadro 3. Estructura de las empresas de transportes de mercancías en Castilla y León (distribución porcentual)
- Cuadro 4. Evolución del sector desde el punto de vista de la actividad empresarial (horizonte temporal 2011)
- Cuadro 5. Evolución del sector desde el punto de vista económico /empresarial (horizonte 2011)
- Cuadro 6. Evolución del sector desde el punto de vista laboral (horizonte temporal 2011)
- Cuadro 7. Nivel de implicación de las organizaciones en el diseño y planificación del Plan Estratégico (modelo CyLOG)
- Cuadro 8. Nivel de conocimiento de las organizaciones del Plan Estratégico
- Cuadro 9. Valoración de las fases de desarrollo del Modelo CyLOG
- Cuadro 10. Valoración y nivel de compromiso del sector del transporte con el Modelo (horizonte de ejecución 2015)
- Cuadro 11. Impacto sobre el sector del transporte de mercancías por carretera de la progresiva implantación del Modelo CyLOG. Punto de vista de la evolución sectorial /empresarial.
- Cuadro 12. Impacto sobre el sector del transporte de mercancías por carretera de la progresiva implantación del Modelo CyLOG. Punto de vista de la evolución económico /empresarial.
- Cuadro 13. Impacto sobre el sector del transporte de mercancías por carretera de la progresiva implantación del Modelo CyLOG. Punto de vista de la evolución laboral.
- Cuadro 14. Evolución del tamaño de las empresas transportistas de CyL
- Cuadro 15. Variación entre periodos por estrato asalariado (2000 /06)
- Cuadro 16. Evolución de la estructura laboral de las empresas transportistas de CyL. Tamaño medio de la empresa
- Cuadro 17. Variación interanual de la estructura laboral de las empresas transportista de CyL
- Cuadro 18. Estructura laboral de las empresas transportistas de CyL. Por departamentos de actividad empresarial (año 2007)
- Cuadro 19. Tipología de la actividad entre las empresas transportistas de Castilla y León. Por grupo de actividad y por tamaño de la empresa.
- Cuadro 20. Ubicación de las empresas transportistas de Castilla y León. Por grupo de actividad y por tamaño de la empresa.
- Cuadro 21. ¿Dónde aparca la empresa transportista que no dispone de centro de trabajo ó este es su domicilio personal?.
- Cuadro 22. Superficie media dedicada a la actividad de transporte de mercancías entre las empresas transportistas que sí disponen de centro de trabajo. Superficie media.
- Cuadro 23. Estructura de los operadores de transporte de CyL
- Cuadro 24. Flota de vehículos entre los operadores de transporte de CyL. Por agrupación de la actividad desarrollada.
- Cuadro 25. Evolución del tamaño de los operadores de transporte de CyL. Por estrato asalariado (2000 /06).
- Cuadro 26. Variación entre períodos por estrato asalariado (2000 /06)
- Cuadro 27. Evolución de la estructura laboral de los operadores de transporte de CyL. Tamaño medio de la empresa por número de trabajadores asalariados.
- Cuadro 28. Estructura laboral de los operadores de transporte de CyL. Por departamento de actividad empresarial (2007).
- Cuadro 29. Ubicación de los operadores de transporte de Castilla y León. Por grupo de actividad y por tamaño de la empresa.
- Cuadro 30. Régimen de titularidad del centro de trabajo entre los operadores de transporte regional.
- Cuadro 31. Superficie media y distribución de la superficie de los centros de trabajo de los operadores de transporte. Superficie media.
- Cuadro 32. Evolución de la actividad empresarial entre las empresas transportistas de CyL. (hasta el año 2007)
- Cuadro 33. Evolución de la actividad entre las empresas transportistas de CyL. Por tipología del transporte y por tamaño de la empresa (hasta el año 2007).

- Cuadro 34. Perspectivas de futuro de la actividad entre las empresas transportistas de CyL (horizonte 2008 /09)
- Cuadro 35. Perspectivas de futuro de la actividad entre las empresas transportistas de CyL. Por tipología del transporte y por tamaño de la empresa (horizonte 2008 /09).
- Cuadro 36. Previsión de variación en la actividad entre las empresas transportistas (horizonte 2008 /09).
- Cuadro 37. Previsión de variación en la actividad entre las empresas transportistas de CyL. Por tipología del transporte y por tamaño de la empresa (horizonte 2008 /09).
- Cuadro 38. Evolución de la Actividad entre los operadores del transporte de Castilla y León (hasta el año 2007)
- Cuadro 39. Evolución de la actividad entre los operadores del transporte de Castilla y León por tamaño de la empresa (hasta el año 2007).
- Cuadro 40. Evolución de la actividad entre los operadores del transporte de Castilla y León por tipología de la actividad ofertada (hasta el año 2007).
- Cuadro 41. Tipología de las actividades ofertadas por los operadores del transporte/operadores logísticos de Castilla y León por tamaño de la empresa y por origen de la empresa (hasta el año 2007).
- Cuadro 42. Perspectivas de futuro de la actividad entre los operadores del transporte de Castilla y León por agrupación de la actividad desarrollada y por tamaño de la empresa (horizonte 2008/09).
- Cuadro 43. Cifra de negocios / volumen de facturación anual de las empresas transportistas de Castilla y León.
- Cuadro 44. Cifra de negocio / volumen de facturación anual de las empresas transportistas de Castilla y León por grupo de actividad y tamaño de la empresa
- Cuadro 45. Cifra de negocios / volumen de facturación anual entre las empresas transportistas de Castilla y León. Facturación media por intervalo, media por empresa y autorización.
- Cuadro 46. Cifra de negocios / volumen de facturación anual entre las empresas transportistas de Castilla y León. Facturación media por intervalo, media por empresa y trabajadores asalariados.
- Cuadro 47. Aproximación a la aportación de las empresas transportistas al Producto Interior Bruto regional.
- Cuadro 48. Factores de competitividad empresarial.
- Cuadro 49. Factores de competitividad empresarial por tipo de vehículo utilizado.
- Cuadro 50. Previsión de incorporación de nuevas autorizaciones entre las empresas transportistas de Castilla y León por grupo de actividad y tamaño de la empresa (horizonte 2008/09)
- Cuadro 51. Nuevas autorizaciones entre las empresas transportistas de Castilla y León por grupo de actividad y tamaño de la empresa (horizonte 2008/09)
- Cuadro 52. Previsión de incorporación de nuevas autorizaciones entre las empresas transportistas de Castilla y León. Extrapolación de los datos recogidos en el estudio a nivel regional (horizonte 2008/09).
- Cuadro 53. Previsión de crecimiento de las estructuras socio-laborales entre las empresas transportistas de Castilla y León por grupo de actividad y tamaño de la empresa (horizonte 2008).
- Cuadro 54. Previsión de crecimiento de las estructuras socio-laborales entre las empresas transportistas de Castilla y León por grupo de actividad y tamaño de la empresa (horizonte 2008).
- Cuadro 55. Previsión de disminución de las estructuras socio-laborales entre las empresas transportistas de Castilla y León por grupo de actividad y tamaño de la empresa (horizonte 2008).
- Cuadro 56. Previsión de evolución del tamaño de las estructuras socio-laborales de las empresas transportistas de Castilla y León. Extrapolación de los datos recogidos en el estudio a nivel regional.
- Cuadro 57. Necesidades de ampliación de la superficie del centro de trabajo entre las empresas transportistas que si dispone de centro de trabajo como tal. Por grupo de actividad y tamaño de la empresa.
- Cuadro 58. Superficie media demandada para ampliación del centro de trabajo entre las empresas transportistas. Superficie media.
- Cuadro 59. Demanda de superficie (m²) para ampliación del centro de trabajo entre las empresas transportistas de Castilla y León. Extrapolación de los datos recogidos en el estudio a nivel regional.
- Cuadro 60. Previsión de traslado del centro de trabajo en el corto/medio plazo entre las empresas transportistas de Castilla y León. Por ubicación del centro de trabajo.
- Cuadro 61. ¿En que régimen de titularidad estaría dispuestos a realizar el traslado del centro de trabajo?.

- Cuadro 62. ¿Dónde se encontraría la nueva ubicación?.
- Cuadro 63. Clima empresarial/competitividad de las empresas transportistas de Castilla y León. Estimación a corto/medio plazo (horizonte temporal 2008/09).
- Cuadro 64. Clima empresarial/competitividad de las empresas transportistas de servicio pesado de Castilla y León. Estimación a corto/medio plazo (horizonte temporal 2008/09).
- Cuadro 65. Clima empresarial/competitividad de las empresas transportistas de servicio ligero de Castilla y León. Estimación a corto/medio plazo (horizonte temporal 2008/09).
- Cuadro 66. Clima empresarial/competitividad de las empresas transportistas en el intervalo sin asalariados de Castilla y León. Estimación a corto/medio plazo (horizonte temporal 2008/09).
- Cuadro 67. Clima empresarial/competitividad de las empresas transportistas en el intervalo de 1 a 9 asalariados de Castilla y León. Estimación a corto/medio plazo (horizonte temporal 2008/09).
- Cuadro 68. Clima empresarial/competitividad de las empresas transportistas en el intervalo de 10 a 19 asalariados de Castilla y León. Estimación a corto/medio plazo (horizonte temporal 2008/09).
- Cuadro 69. Clima empresarial/competitividad de las empresas transportistas en el intervalo de 20 o más asalariados de Castilla y León. Estimación a corto/medio plazo (horizonte temporal 2008/09).
- Cuadro 70. Cifra de negocios/volumen de facturación anual de los operadores del transporte de Castilla y León.
- Cuadro 71. Cifra de negocios/volumen de facturación anual de los operadores del transporte de Castilla y León por agrupación de la actividad y tamaño de la empresa.
- Cuadro 72. Cifra de negocios/volumen de facturación anual entre las empresas transportistas de Castilla y León. Facturación media por intervalo.
- Cuadro 73. Aproximación a la aportación de los operadores de transportes al Producto Interior Bruto regional.
- Cuadro 74. Previsión de crecimiento de las estructuras socio-laborales entre los operadores de transportes de Castilla y León por agrupación de actividad y tamaño de la empresa (horizonte 2008).
- Cuadro 75. Previsión de crecimiento de las estructuras socio-laborales entre las empresas transportistas de Castilla y León por grupo de actividad y tamaño de la empresa (horizonte 2008).
- Cuadro 76. Previsión de disminución de las estructuras socio-laborales entre los operadores de transportes de Castilla y León (horizonte 2008).
- Cuadro 77. Previsión de evolución del tamaño de las estructuras socio-laborales de los operadores de transportes de Castilla y León. Extrapolación de los datos recogidos en el estudio a nivel regional.
- Cuadro 78. Necesidades de ampliación de la superficie del centro de trabajo entre los operadores de transporte regional por grupo de actividad y tamaño de la empresa.
- Cuadro 79. Superficie media demandada para ampliación del centro de trabajo entre los operadores de transporte. Superficie media.
- Cuadro 80. Demanda de superficie (m²) para ampliación del centro de trabajo entre los operadores de transporte de Castilla y León. Extrapolación de los datos recogidos en el estudio a nivel regional.
- Cuadro 81. Previsión de traslado del centro de trabajo a corto/medio plazo de los operadores de transporte regional.
- Cuadro 82. ¿En que régimen de titularidad estarían dispuestos a realizar el traslado del centro de trabajo?
- Cuadro 83. ¿Dónde se encontraría la nueva ubicación?
- Cuadro 84. Clima empresarial/competitividad de los operadores del transporte de Castilla y León. Estimación a corto/medio plazo (horizonte temporal 2008/09).
- Cuadro 85. Clima empresarial/competitividad de los operadores del transporte de Castilla y León (solo organización del transporte de mercancías) estimación a corto/medio plazo (horizonte temporal 2008/09)
- Cuadro 86. Clima empresarial/competitividad de los operadores del transporte de Castilla y León (organización del transporte de mercancías y/o depósito y/o manipulación y/o almacenamiento) estimación a corto/medio plazo (horizonte temporal 2008/09).
- Cuadro 87. Clima empresarial/competitividad de los operadores del transporte de Castilla y León en el intervalo sin asalariados. Estimación a corto/medio plazo (horizonte temporal 2008/09).

- Cuadro 88. Clima empresarial/competitividad de los operadores del transporte de Castilla y León en el intervalo de 1 a 9 asalariados. Estimación a corto/medio plazo (horizonte temporal 2008/09).
- Cuadro 89. Clima empresarial/competitividad de los operadores del transporte de Castilla y León en el intervalo de 10 a 19 asalariados. Estimación a corto/medio plazo (horizonte temporal 2008/09).
- Cuadro 90. Clima empresarial/competitividad de los operadores del transporte de Castilla y León en el intervalo de 20 o mas asalariados. Estimación a corto/medio plazo (horizonte temporal 2008/09).
- Cuadro 91. Factores claves en la competitividad sectorial entre las empresas transportistas de Castilla y León. Cálculo de promedio por grupo de actividad y tamaño de la empresa.
- Cuadro 92. La intermodalidad como factor de competitividad sectorial entre las empresas transportistas de Castilla y León por grupo de actividad y tamaño de la empresa
- Cuadro 93. Factores claves en la competitividad sectorial entre los operadores de transporte de Castilla y León. Calculo de promedio por grupo de actividad y tamaño de la empresa.
- Cuadro 94. La intermodalidad como factor de competitividad sectorial entre los operadores del transporte de Castilla y León por agrupación de actividad y tamaño de la empresa.
- Cuadro 95. Conocimiento empresarial del transporte de mercancías por carretera de Castilla y León del Modelo CyLOG.
- Cuadro 96. Instrumentos/mecanismo de contacto/conocimiento del Modelo CyLOG.
- Cuadro 97. Nivel de conocimiento empresarial del Modelo CyLOG
- Cuadro 98. ¿Qué se conoce del Modelo CyLOG?.
- Cuadro 99. Valoración del Modelo CyLOG entre aquellas empresas que si conocen el Modelo CyLOG y todo o algo de su diseño, planificación y/o desarrollo.
- Cuadro 100. Valoración de la intervención de la Administración regional en la gestión, control, coordinación, desarrollo y ejecución de las distintas etapas de desarrollo del Modelo CyLOG.
- Cuadro 101. Clima empresarial/competitividad de las empresas de transporte de mercancías por carretera de Castilla y León (empresas transportistas y operadores de transporte) influencia previsible del Modelo CyLOG sobre previsión de evolución de la competitividad.



Presentación

A través del presente estudio las fuerzas sociales y económicas representadas en CECALE y en los sindicatos UGT y CC.OO. pretender dar la visión que las empresas de transporte y sus organizaciones empresariales tienen sobre el Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística de Castilla y León.

Cumpliendo una de las máximas del marketing, podríamos decir que el Modelo CyLOG será un “buen producto” cuando cumpla y cubra las expectativas y necesidades que el sector ó sectores a los que va dirigido tienen. Las necesidades no se crean, se satisfacen.

El Observatorio de Prospectiva Industrial cumple uno de sus objetivos básicos, con un sector extraordinariamente importante como es el transporte de mercancías, tanto en su actividad de carretera, de operadores de transporte, como de operadores logísticos.

Castilla y León debe aprovechar su posición geoestratégica para desarrollar una serie de infraestructuras que permitan optimizar los flujos de mercancías y de personas, reforzando nuestro potencial económico y empresarial.
¿Podemos imaginar nuestro sistema productivo sin una buena red de transporte y una cadena logística desarrollada?.
A nuestra Región le falta dar el salto cualitativo para convertirse en una zona con servicios logísticos desarrollados y avanzados, mejorando al mismo tiempo las infraestructuras que el transporte de mercancías por carretera demanda.

Semejante iniciativa debe ser consensuada con las organizaciones representativas del sector, empresarios y sindicatos, tanto en la fase de inicio, en la fase de su desarrollo y en la propuesta final.
Por que poner el carro delante de los caballos no tienen sentido. Con consenso se hacen mejora las cosas.

Agradecer finalmente a las organizaciones empresariales y a los sindicatos que han participado en el trabajo su colaboración, así como a los 384 empresarios consultados. Sus opiniones deben aportar soluciones, mejorar el Modelo CyLOG y progresar en el desarrollo socioeconómico de Castilla y León, que es el deber de todos.

1. Objetivos

Este estudio se enmarca dentro del Observatorio de Prospectiva Industrial de Castilla y León. Los objetivos que persigue conseguir son, entre otros, los siguientes:

1. Analizar los parámetros claves de las empresas de **transporte de mercancía por carretera** y de los **operadores de transporte** de **Castilla y León**, para poder evaluar el impacto del desarrollo del Modelo CyLOG.
2. Recoger las opiniones de todas las **Asociaciones Empresariales del sector**, servicio público, tanto de transporte pesado como ligero, así como de operadores de transporte; además de las **organizaciones sindicales**.

Al ser sus representantes personas que manejan información sobre los asuntos que afectan al sector, se entiende que sus opiniones son interesantes sobre el citado Modelo propuesto.

Puesta en valor de estas opiniones. Se pretende obtener información sobre:

- **Participación** de las organizaciones en la fase previa al diseño del Plan CyLOG.
 - **Conocimiento del Modelo CyLOG** (distribución de los enclaves, superficie dedicada a infraestructuras de transporte, de logísticas y servicios en los distintos enclaves, inversiones previstas y su financiación, modelo de gestión y organización de cada enclave, modelo de explotación económica, estructura accionarial de las entidades gestoras, servicios básicos y avanzados de las instalaciones, etc...).
 - **Valoración** del desarrollo del Modelo CyLOG.
 - **Evolución** del sector en el horizonte 2011 /2015 y previsión del impacto que pudiera tener el desarrollo del proyecto.
 - **Impacto económico** previsible del Modelo CyLOG y de la coyuntura del sector.
 - **Nivel de desarrollo efectivo** del Modelo CyLOG en el horizonte temporal previsto para su implantación.
3. **Identificación de las necesidades del sector en materia de infraestructuras ordinarias y complementarias** (red viaria, centros y terminales de transporte, modelo de gestión empresarial, nuevas tecnologías - TIC -, empleo, formación, información, normativa legal, etc...).
 4. **Valoración de las ventajas y desventajas del Modelo CyLOG**. Análisis de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades.
 5. **Realizar una serie de propuestas y observaciones siempre desde un punto de vista constructivo**, en torno al desarrollo del Modelo CyLOG para mejorar su implantación, acorde con los intereses de todas las partes implicadas: empresarios, trabajadores y la propia Administración Regional.
 6. **Panel sobre la evolución de los parámetros clave de la competitividad del sector en el horizonte 2008 /2009** del transporte de mercancías por carretera regional (ventas, tarifas de precios, costes, kilómetros anuales recorridos, toneladas anuales transportadas, parque de vehículos, etc...).
 7. **Sensibilidad empresarial respecto a los factores que condicionarán la futura evolución de la actividad del transporte** (concentración empresarial, especialización, intermodalidad, dimensión, competencia exterior, etc...).

2. Técnica metodológica

2.1. Diseño metodológico

2.1.1. Etapa cualitativa

Se mantienen reuniones de trabajo /entrevistas cualitativas con los principales representantes regionales de la actividad del transporte de mercancías por carretera, tanto organizaciones empresariales, como organizaciones sindicales a través de sus secciones /federaciones del transporte, en las que se somete a valoración la situación del sector, así como su potencial evolución, y todo ello, bajo el prisma del Plan Estratégico Regional sobre Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística (Modelo CyLOG).

Se contacta con las principales organizaciones empresariales de Castilla y León directamente relacionadas con el transporte de mercancías por carretera. Para un total de 18 organizaciones identificadas, se logra la colaboración de todas ellas, excepto de la Asociación Empresarial de Transportistas por Carretera de la Provincia de Burgos (Asebutra):

- Agrupación de Transportistas Sorianos (Agrutranso)
- Agrupación Vallisoletana de Empresarios de Transporte (Avet)
- Asociación Provincial Profesional de Transporte Discrecional de Mercancías de León (Altradime)
- Asociación de Empresarios de Transporte de Palencia (Aempatra)
- Asociación de Transportistas Abulenses (Ata)
- Asociación de Transportistas Autónomos de Valladolid (Astava)
- Asociación de Transportistas Autónomos de Salamanca (Astasa)
- Asociación Empresarial de Agencias de Transporte y Línea Regular de Valladolid (Asatralva)
- Asociación Empresarial de Transporte de Valladolid (Asetra - Valladolid)
- Asociación Empresarial de Transportes de Mercancías de Zamora (Asetramdiza)
- Asociación de Empresarios de Transporte de Salamanca (Aestradis - Confaes)
- Asociación Provincial de Empresarios de Agencias de Transporte de Carga Fraccionada de Burgos (Atcaf)
- Asociación Provincial de Empresarios de Agencias de Transportes de Cargas Completas de Burgos (Astracc)
- Asociación Provincial de Empresas de Transporte de Mercancías por Carretera de León
- Asociación Segoviana de Transportes (Asetra - Segovia)
- Asociación Zamorana de Transportes (Asetran - Ceoecepyme)
- Federación Empresarial de Transportes de la Provincia de Ávila

Estas organizaciones empresariales representan más del 34% de número total de empresas directamente relacionadas con el sector del transporte de mercancías por carretera de Castilla y León, empresas transportistas y operadores de transporte.

Se contacta con las siguientes organizaciones sindicales:

- UGT. Federación Regional de Transporte, Comunicación y Mar
- CCOO. Federación Regional de Comunicaciones y Transportes

Por número de afiliados, las organizaciones sindicales consultadas, representan a más del 36% de la estimación de trabajadores directamente vinculados al sector del transporte de mercancías por carretera de Castilla y León.

2.1.2. Etapa cuantitativa

Ficha Técnica

Universo:	Empresas del sector de transporte de mercancías por carretera (servicio público) y operadores del transporte de Castilla y León. Nº de empresas: 9.868 CNAE93: 6024 (transporte de mercancías por carretera) CNAE93: 6311, 6312 y 6340 (operadores del transporte)
Ámbito:	Regional. Castilla y León
Tamaño de la muestra:	384 encuestas
Técnica de investigación:	Encuesta telefónica
Puntos de muestreo:	9 provincias
Nivel de confianza:	95,5%. $Z = 2$. $\alpha = 0,05$. $P = Q = 50\%$ $p =$ porcentaje de la población que posee las características de interés. Como no se conoce de antemano, utilizamos el caso más desfavorable, $p = 50\%$ $q = 1 - p$
Procedimiento muestreo:	Muestreo polietápico estratificado , en una primera etapa , por tamaño del universo de la provincia (número de empresas por provincia), en una segunda , por actividad clasificada: transporte de mercancías por carretera (servicio público) y operadores del transporte (según agrupación de actividad del Ministerio de Fomento) y en una tercera etapa , por sub-agrupaciones de las actividades clasificadas: pesado y ligero (para las empresas de transporte de mercancías por carretera - empresas transportista) y manipulación, depósito y almacenaje de mercancías y organización de transporte de mercancías (para los operadores del transporte).
Afijación:	Mixta . Para la primera etapa, por provincia, de forma proporcional (respetando el peso que le corresponde a cada provincia sobre el total regional). Para la segunda etapa, por actividad clasificada, de forma uniforme para el 30% de la muestra y proporcional para el 70% restante. Las unidades finales de análisis se eligen atendiendo a criterios de cuotas por sub-agrupaciones de las actividades clasificadas: pesado y ligero (empresas transportistas) y manipulación, depósito y almacenaje de mercancías y organización de transporte de mercancías (para los operadores del transporte).
Ponderación:	Sí procede la aplicación de factor de ponderación
Error muestral:	$\pm 5,0\%$. Para el conjunto de la muestra y en el supuesto muestreo aleatorio simple
Fecha del trabajo de campo:	15 días (22 de mayo al 05 de junio de 2007)

2.1.3. Universo

La unidad estadística a investigar son las empresas y empresarios del sector del transporte por carretera de mercancías y operadores del transporte de Castilla y León. Para un total de 9.868 empresas según datos facilitados por el Ministerio de Fomento, del Registro de Empresas Transportista de Mercancías, de fecha 04 de mayo de 2007 (actualización semanal).



Ministerio de Fomento

Empresas Transportistas de Mercancías

Distribución por Comunidad Autónoma y Actividad

Fecha: 04-05-2007

Comunidad Autónoma	SERVICIO PÚBLICO					SERVICIO PRIVADO			
	Pesado	Ligero	S.Ligero	A.S.C.I.	A.S.C.X	Total	Mercancías	Mixto	Total
ANDALUCIA	11.950	7.345	1.129	31	37	20.492	14.307	15	14.322
ARAGON	2.624	1.962	0	8	5	4.599	2.600	8	2.608
ASTURIAS	2.463	1.432	0	18	0	3.913	1.574	4	1.578
BALEARES	1.053	937	0	8	9	2.007	1.246	12	1.258
CANARIAS	2.254	2.526	0	50	9	4.839	24.350	1.300	25.650
CANTABRIA	1.639	652	0	6	0	2.297	1.145	5	1.150
CASTILLA Y LEON	6.571	2.953	0	20	7	9.551	8.033	49	8.082
CASTILLA-LA MANCHA	5.709	2.416	0	24	2	8.151	6.535	17	6.552
CATALUÑA	11.744	11.775	2.142	46	52	25.759	9.082	7	9.089
CEUTA	25	32	0	0	0	57	34	0	34
EXTREMADURA	2.023	1.168	0	4	7	3.202	2.671	33	2.704
GALICIA	5.360	2.588	0	26	19	7.993	6.494	14	6.508
LA RIOJA	622	303	0	4	1	930	917	6	923
MADRID	5.176	7.747	0	69	36	13.028	5.438	60	5.498
MELILLA	16	53	0	0	0	69	32	0	32
MURCIA	3.508	1.499	0	11	19	5.037	3.585	20	3.605
NAVARRA	2.066	1.104	0	3	3	3.176	1.292	9	1.301
PAIS VASCO	4.785	3.616	0	31	3	8.435	2.525	26	2.551
VALENCIA	5.830	4.193	0	60	33	10.116	7.655	16	7.671
TOTAL	75.418	54.301	3.271	419	242	133.651	99.515	1.601	101.116

A.S.C.I. = Alquiler sin conductor vehículo industrial.
A.S.C.X. = Alquiler sin conductor vehículo industrial y turismo.

Operadores de Transporte

Distribución de Autorizaciones por Comunidad Autónoma

Fecha: 04-05-2007

Comunidad Autónoma	CENTRAL OT
ANDALUCIA	610
ARAGON	218
ASTURIAS	175
BALEARES	58
CANARIAS	624
CANTABRIA	95
CASTILLA Y LEON	317
CASTILLA-LA MANCHA	260
CATALUÑA	958
CEUTA	6
EXTREMADURA	142
GALICIA	317
LA RIOJA	50
MADRID	500
MELILLA	11
MURCIA	324
NAVARRA	112
PAIS VASCO	466
VALENCIA	666
TOTAL	5.909

Distribución del Universo*

Provincia	Empresas transportistas de mercancías (s. pub.)				Operadores de transporte*				Total	%
	Pesado	%	Ligero	%	Manipulación, depósito y almacenaje	%	Organización de transporte mercancías	%		
Ávila	404	4,11%	212	2,15%	4	0,04%	15	0,15%	635	6,45%
Burgos	1.325	13,46%	488	4,96%	17	0,17%	56	0,57%	1.886	19,16%
León	1.374	13,96%	535	5,44%	16	0,16%	55	0,56%	1.980	20,12%
Palencia	647	6,57%	177	1,80%	6	0,06%	22	0,22%	852	8,66%
Salamanca	533	5,42%	374	3,80%	6	0,06%	20	0,20%	933	9,48%
Segovia	532	5,41%	176	1,79%	5	0,05%	15	0,15%	728	7,40%
Soria	293	2,98%	112	1,14%	3	0,03%	12	0,12%	420	4,27%
Valladolid	970	9,86%	675	6,86%	12	0,12%	41	0,42%	1.698	17,25%
Zamora	493	5,01%	204	2,07%	3	0,03%	9	0,09%	709	7,20%
Total	6.571	66,77%	2.953	30,01%	72	0,73%	245	2,49%	9.841	100,00%

Mientras que los datos proporcionados por el Ministerio de Fomento clasifica las empresas de transporte de mercancías de servicio público (pesado, ligero, semi-ligero, asci y ascx, éstas tres últimas con escasa o nula representación presencia y por lo tanto sin valor muestral), pertenecientes todas ellas al subgrupo de CNAE93: 6024, mientras que los datos relativos a los operadores de transporte aparecen de forma agregada, si bien, se pueden identificar a priori dos actividades principales, manipulación, depósito y almacenamiento de mercancías (subgrupos CNAE93: 6311 y 6312) y organización de transporte de mercancías (CNAE93: 6340), según los datos recogidos del DIRCE (INE) año 2006, la distribución de las empresas en estos subgrupos de actividad con el máximo nivel de desagregación posible, de tipo regional, el 23,18% se corresponden a empresas de manipulación, depósito y almacenaje de mercancías (CNAE93: 6311 y 6312), mientras que un 76,82% corresponde a empresas encargadas de la organización de transporte de mercancías (CNAE93: 6340).

El número total de empresas (9.841) no se corresponde con el total del universo (9.868), ya que para el cálculo de la muestra no se toma en consideración a las empresas de transporte de mercancías clasificadas como semiligero, asci y ascx (cuyo número total asciende en CyL a 27 empresas).

2.1.4. Errores de muestreo

El error muestral previsto para la realización del presente estudio es del $\pm 5,00\%$, con un nivel de confianza que alcanza el 95,5% (95,5%. $Z = 2$. $\alpha = 0,05$. $P = Q = 50\%$).

2.1.5. Muestreo

En la selección de las unidades de análisis se aplica un **muestreo polietápico estratificado**, en una **primera etapa**, por tamaño del universo de la provincia (número de empresas por provincia), en una **segunda**, por actividad clasificada: transporte de mercancías por carretera (servicio público) y operadores de transporte (según agrupación de actividades del Ministerio de Fomento) y en una **tercera etapa**, por sub-agrupaciones de las actividades clasificadas: pesado y ligero (para las empresas de transporte de mercancías por carretera) y manipulación, depósito y almacenaje de mercancías y organización de transporte de mercancías (para los operadores del transporte).

La aproximación al resultado final de la distribución muestral de los datos es el que a continuación se presenta:

Distribución de la Muestra					
	Empresas transportistas de mercancías (s. pub.)		Operadores del transporte		Total
	Pesado	Ligero	Manipulación, depósito y almacenaje	Organización de transporte mercancías	
Ávila	14	7	1	3	25
Burgos	45	16	3	10	74
León	46	18	3	10	77
Palencia	21	6	1	5	33
Salamanca	18	12	1	5	36
Segovia	18	6	1	4	29
Soria	10	3	1	2	16
Valladolid	32	23	2	9	66
Zamora	16	7	1	4	28
Total	220	98	14	52	384

2.1.6. Trabajo de campo

El trabajo de recogida de datos de las empresas se realizó a través de encuesta personal (para las entrevistas cualitativas con los agentes del sector) y telefónica (entrevistas /encuestas a las empresas y empresarios del sector). Las encuestas se realizan por agentes entrevistadores.

Antes del inicio del trabajo de campo se realizó una prueba piloto o pretest de 25 entrevistas (el 6,51% de la muestra), con el fin de ajustar el cuestionario y el ritmo de la entrevista.

Una vez obtenido el cuestionario definitivo se realizó un curso de formación a los entrevistadores (training) para garantizar la perfecta comprensión del procedimiento de encuestación.

El equipo de campo estuvo compuesto por 4 personas.

2.1.7. Supervisión y depuración

El Control de Calidad tanto del trabajo de campo como de la recogida de la información, consistió en:

- Seguimiento continuo de la labor de los entrevistadores.
- Depuración del 100% de los cuestionarios recibidos para constatar la coherencia interna y el nivel de respuesta.

2.1.8. Codificación, grabación y validación

Una vez realizado el trabajo de campo se procede a la grabación, codificación y validación de los datos obtenidos. En este proceso resulta especialmente recomendable la simplificación de las herramientas de gestión de información utilizadas, mediante el uso de Microsoft ACCESS, con el objetivo de eliminar la posibilidad de errores derivados de la complejidad de los datos, unidad informante, Paralelamente se elaboran tablas dinámicas mediante Microsoft EXCEL para el tratamiento de la información

2.1.9. Explotación estadística de la información

Los resultados finales agregados del total se consiguen aplicando factor de ponderación:

$$\text{Factor de ponderación} = \frac{\text{Distribución proporcional de la muestra por estrato}}{\text{Muestra del estrato en el estudio}}$$

2.1.10. Estudio de los resultados

La metodología aplicada para el análisis de los resultados que se obtienen de la **Estudio Sectorial sobre la Situación y Perspectivas en el Transporte de Mercancías por Carretera de Castilla y León. Impacto del Modelo CyLOG. 2007** se basa en los criterios de estratificación señalados para obtener la muestra.

- Análisis de la información
- Conclusiones
- Elaboración de un Dossier Ejecutivo del Trabajo
- Presentación del Estudio. Entrega

2.1.11. Conclusiones

3. **e**l transporte de mercancías en Castilla y León

3.1. Análisis de la actividad de transporte de mercancías en Castilla y León

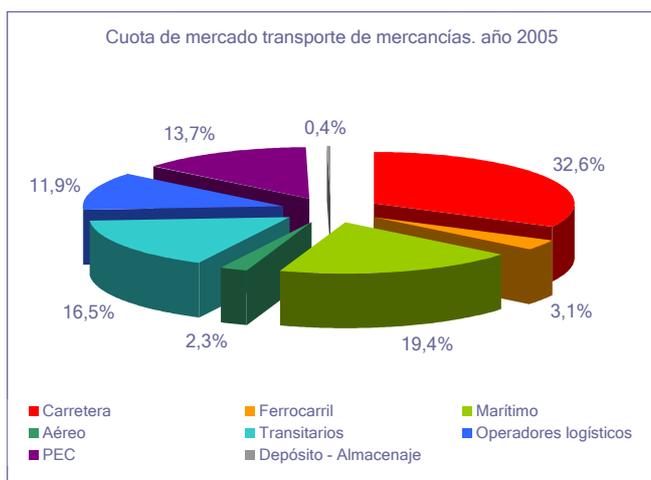
3.1.1. Transporte de mercancías en Castilla y León

De todos los sectores de actividad económica española, el transporte de mercancías, todos sus modos y servicios anexos y complementarios, es uno de los grandes desconocidos, por no decir el que más, por la sociedad en general, y, lo que puede resultar más serio, por la propia comunidad empresarial.

Para la sociedad, un puerto comercial no deja de ser simplemente “el puerto” y no realmente lo que es: un nodo logístico de una superlativa actividad económica que reporta grandes ingresos y posición geográfica intercontinental a la comunidad en la que se asienta. Una plataforma logística, con cientos de miles de metros cuadrados de suelo rústico improductivo convertido en industrial y miles de empleos generados, es un polígono industrial, y la terminal de carga de un aeropuerto, un espacio desconocido junto a la gran algarabía comercial aeroportuaria.

El sector del transporte de mercancías se asienta principalmente sobre dos modos, el transporte por carretera y el marítimo, que son los dos ejes de coordenadas sobre las cuales pivotan otros actores con protagonismo propio en los mercados, los transitarios y los operadores logísticos, que planifican y organizan la consolidación y distribución de las mercancías uniendo los eslabones sueltos que son los fabricantes, modos de transporte y consumidores, hasta completar un trabajo que se conoce como la **cadena de suministro**. Los modos aéreo y ferrocarril son marginales en España; el primero por carencia productiva de mercancías óptimas para este modo, y el segundo por una ausencia de voluntad política, y una destacada ineficacia.

Según el Libro Blanco /Anuario del Transporte de Mercancías en España 2005 del Periódico del Transporte y la Logística en España, Transporte XXI, probablemente la publicación sectorial más prestigiosa a nivel nacional, con un trabajo de campo, realizado anualmente sobre una muestra total 1.685 empresas, la más importante del sector del transporte de mercancías, la cuota de mercado en el año 2005 del transporte de mercancías se distribuyó entre los cuatro modos de transporte (carretera, marítimo, aéreo y ferroviario) y los servicios auxiliares, complementarios y anexos, con un incremento de ventas en el ejercicio 2005 estimado en un 8,4% en relación con el año anterior, de la siguiente manera:



Fuente: Libro Blanco del Transporte de Mercancías. 2005 (Transporte XXI)

Cuadro 1
IMPACTO DE LA CARRETERA EN LOS MODOS DE TRANSPORTE. Año 2005

Modo	Cuota de mercado. 2005	Uso carretera /estimación
Carretera	32,60%	100,00%
Ferrocarril	3,10%	23,00%
Marítimo (navieras, consignatarios, estibadores, terminalistas, remolcadores)	19,40%	19,00%
Aéreo	2,30%	21,00%
Transitarios	16,50%	63,00%
Operadores logísticos	11,90%	86,00%
PEC (Postal, Mensajería, Courier)	13,70%	91,00%
Depósito - almacenaje	0,40%	72,00%
		70,60%

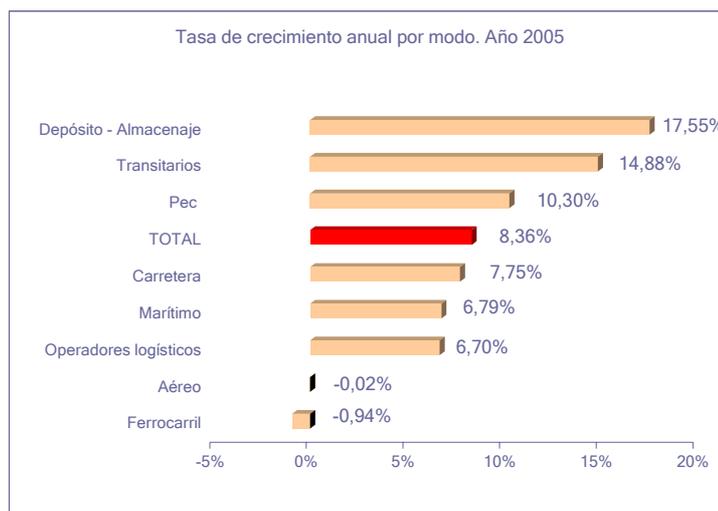
Fuente: Transporte XXI

El transporte por carretera absorbe el 32,6% de cuota de mercado. Valor teórico ya que habría que añadirle el impacto que este modo tiene en el resto de modos. Le sigue el marítimo con un 19,4%, los transitarios, que representan ya el 16,5% del transporte; el PEC (Postal - Mensajería - Courier) con el 13,7% y los operadores logísticos con un 11,9%. El ferrocarril, con el 3,1% y el aéreo con un 2,3% complementan el reparto de este mercado.

La atomización característica de la actividad económica nacional y este sector no va a ser menos, conlleva que un 6% de la actividad empresarial concentre más del 55% de la cifra de negocio del sector.

El transporte de mercancías por carretera viene a concentrar el 32,6% de la cuota de mercado del sector, sin embargo su impacto real es otro. La tasa de participación del modo carretera en el total del transporte de mercancías llegaría a representar el 70,6% del total de la cuota de mercado del sector.

La tasa de crecimiento anual, estimado según la muestra elaborada (fuente: Transporte XXI), el depósito y almacenaje creció un 17,55%, transitarios, un 14,88% y PEC, un 10,30%. Todos ellos crecieron por encima de la media del conjunto del sector (8,36%). Mientras que la carretera lo hizo un 7,75%, marítimo, un 6,79%, operadores logísticos, un 6,70%, no llegaron a la media, y el transporte aéreo y ferrocarril sufrieron retroceso en sus tasas de crecimiento anual.



Fuente: Transporte XXI

Castilla y León, sin salida natural al mar, y por lo tanto sin desarrollo portuario marítimo, con un escaso impulso del tránsito ferroviario de mercancía, a excepción de una importante actividad en el sector de la industria de la automoción, y total ausencia del tránsito aeroportuario, así como la falta de operadores logísticos regionales de referencia, viene a **concentrar aproximadamente el 95% de la actividad de transporte de mercancías regional en la carretera.**



Fuente: Transporte XXI



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Transporte XXI

Según los datos publicados por la Dirección General de Estadística de la Junta de Castilla y León, la aportación del transporte de mercancías al Total de Producción de la Comunidad de Castilla y León (tablas marco input-output de Castilla y León. Base 2002. Datos desagregados por rama de actividad), **fue del 3,55%, con tasas anuales de crecimiento superiores al 7,5%**, desde el año 2000.

3.1.2. Transporte de mercancías por carretera en Castilla y León

❖ Situación a nivel nacional

“El transporte de mercancías por carretera posee un papel enormemente significativo en el contexto social y económico. La carretera genera más del 60% de la aportación al Valor Añadido Bruto del conjunto del transporte, ocupa al 70% de la población laboral total ocupada del transporte español (el 5,8% del total de la población laboral en España), el 3,3% del PIB español.

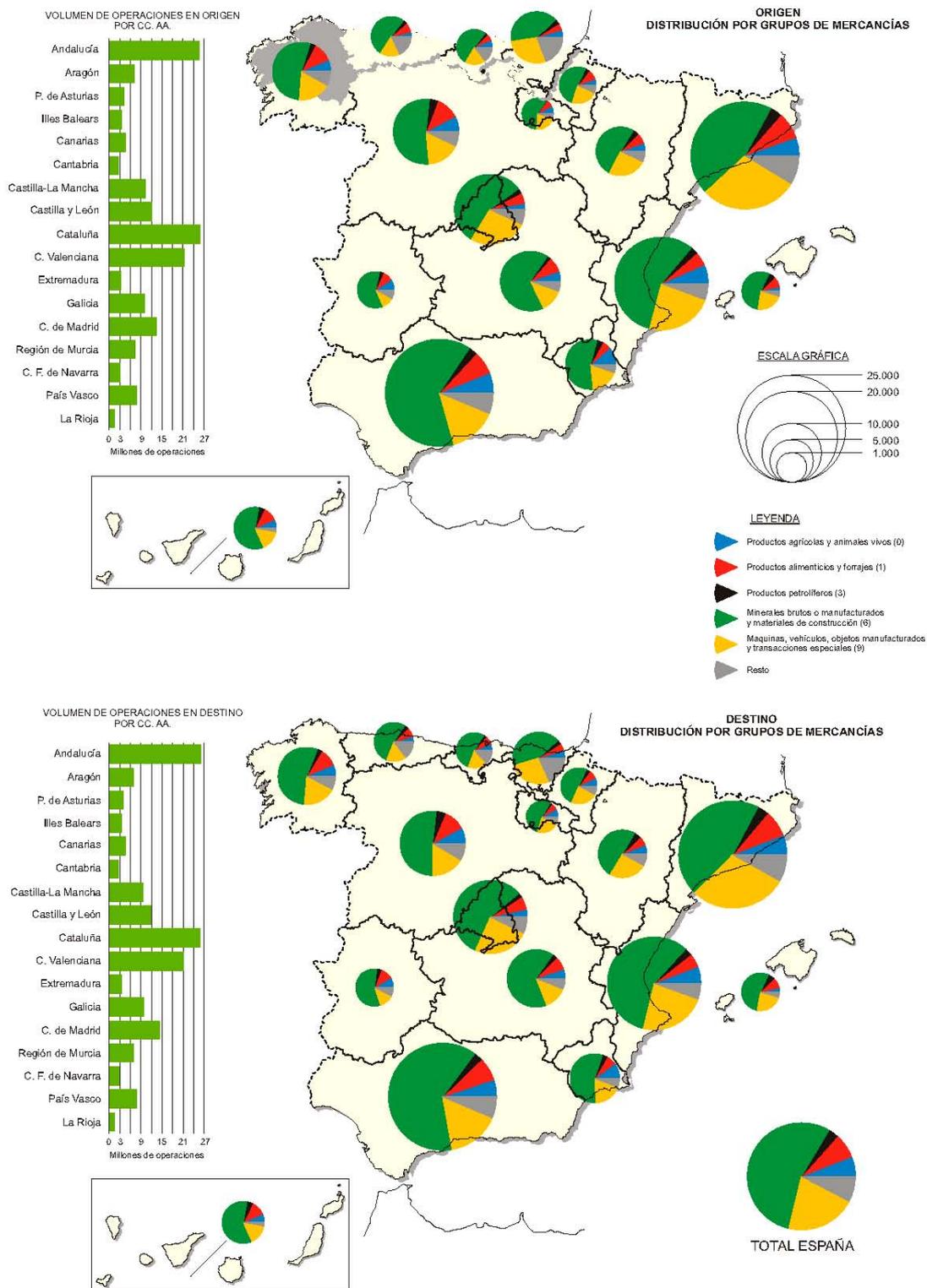
Se trata de un sector de actividad económica extraordinariamente atomizado, que a pesar del proceso de concentración empresarial experimentado en los últimos cinco años, todavía hoy el tamaño medio de la empresa de servicio público española es inferior a la de los países significativos de Europa. Que además se ha acostumbrado en los últimos años a un significativo incremento de la oferta (medida en número de autorizaciones), lo que lleva implícito un principio de sobrecapacidad de la oferta frente a la demanda. Que sufre graves problemas de rentabilidad en los sectores de menor nivel de requerimientos cualitativos, la situación de cuasi -oligopolio en el panel de proveedores de una parte muy sustancial de sus costes, el estancamiento en la ampliación de servicios complementarios al transporte, la lentitud en la implantación de las nuevas tecnologías, los niveles medios formativos deficientes, la falta de cultura para desarrollar la intermodalidad, el bajo nivel de internacionalización de la empresa,

Pero no todos han de ser factores negativos. Frente a estos aspectos significativamente positivos como la gran capacidad de captar cuota de mercado sobre los demás modos, la inexistencia de problemas de interoperabilidad entre países, la gran calidad y eficiencia media en la prestación del servicio, la tendencia progresiva a la concentración empresarial, el alto desarrollo de la colaboración comercial empresarial, la gran competitividad del sector en relación con los países de nuestro entorno.

En un contexto futuro en el que dibujan diversas amenazas para este sector, la enorme impredecibilidad en el comportamiento de los costes energéticos, la desaparición de barreras para el acceso al mercado en España y el resto de países de la UE, con nuevos entrantes en costes significativamente inferiores, y ello en un servicio de valor añadido limitado, que convierte al precio en el factor clave de elección de transportista, así como el apoyo decidido de la UE y sus Estados miembros al incremento de la cuota de otros modos (ferrocarril y marítimo), en un contexto de la baja cultura intermodal de los transportistas, que les impide participar adecuadamente, y más aún liderar, como sería deseable, estas nuevas técnicas de transporte, la imagen negativa que el sector tiene en materia ambiental, las restricciones crecientes a la circulación, la política relativa a jornadas de trabajo, que hace inviable el incremento de la productividad actual, la existencia de cuellos de botella en la infraestructura viaria de muy difícil solución en puntos estratégicos de la red, la falta de planificación de infraestructuras nodales específicas para el mundo del camión,

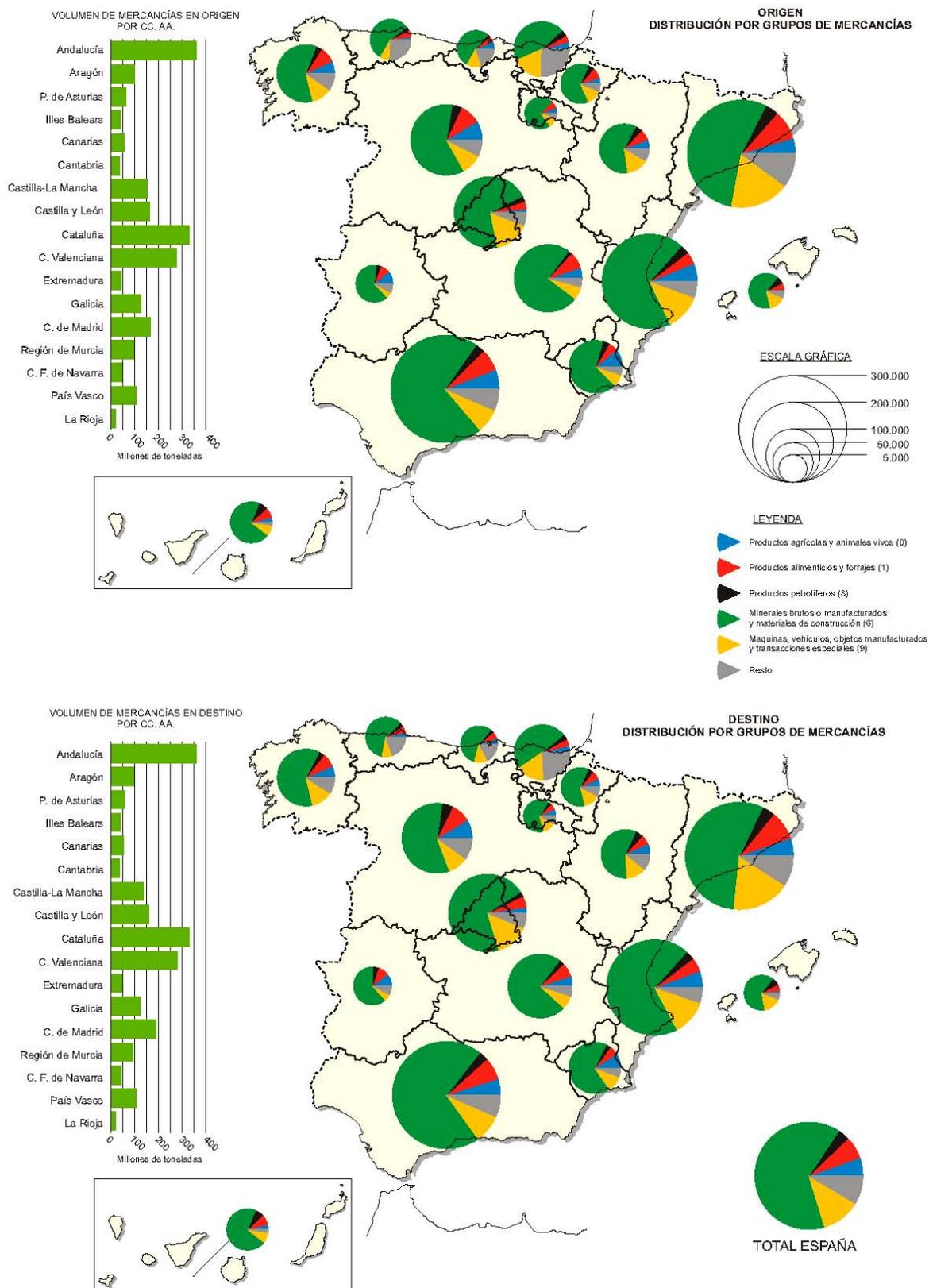
Amenazas que deben ser consideradas en un contexto importante oportunidades que se dibujan en el futuro de esta actividad, tales como el cada día más imprescindible papel de la carretera en cualquier servicio puerta a puerta, industrial o de consumo, el papel por tanto relevante que pueden (y deben) asumir los transportistas en el desarrollo de las cadenas intermodales, terrestres y marítimas, la progresiva externalización del mercado logístico donde los transportistas preparados pueden diversificar funcionalmente sus actividades, ...” (Transporte XXI. “Luces y sombras en el futuro del transporte de mercancías por carretera”).

Mapa nacional. Operaciones con carga con origen y destino en cada Comunidad Autónoma



Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera 2005. DGPE. Ministerio de Fomento

Mapa nacional. Mercancías transportadas con origen y destino en cada Comunidad Autónoma



Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera 2005. DGPE. Ministerio de Fomento

❖ Situación a nivel regional

Castilla y León viene a reproducir la sintomatología del sector a nivel nacional, con el agravante de la excesiva concentración de la actividad de transporte de mercancías en la carretera, con una escasa presencia de actividad de transporte a través del ferrocarril, prácticamente nula actividad del transporte aéreo, con escasez de operadores logísticos regionales que permitan una fructífera dinamización de la actividad empresarial en el transporte regional.

El transporte de mercancías por carretera de Castilla y León de servicio público se encuentra integrado por un total de 9.868 empresas de las cuales, 317 son operadores de transporte y 9.551 son empresas transportistas. El transporte de mercancías por carretera de servicio privado en Castilla y León alcanza una cifra de 8.082 empresas.

El desarrollo de la actividad es directamente proporcional al desarrollo socio-económico de la Comunidad, así las tres principales demarcaciones de actividad empresarial relacionada con el transporte de mercancías por carretera de servicio público son: León, Burgos y Valladolid, provincias que aglutinan más del 56% de las empresas de la Región. Algo parecido sucede cuando el análisis se realiza de las empresas de servicio privado, donde más del 60% se concentra en cuatro provincias: León, Salamanca, Valladolid y Burgos.

En cuanto a operadores de transportes presentes en Castilla y León, el 62% se ubican en las provincias de: Burgos, León y Valladolid.

Cuadro 2
ESTRUCTURA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS EN CASTILLA Y LEÓN

Provincia	Empresas transportistas									Operadores de transportes
	Servicio público						Servicio privado			
	Pesado	Ligero	Super ligero	ASCI	ASCX	Total	Mercancías	Mixto	Total	
Ávila	404	212	0	1	0	617	693	1	694	19
Burgos	1.325	488	0	4	2	1.819	1.057	8	1.065	73
León	1.374	535	0	1	3	1.913	1.474	6	1.480	71
Palencia	647	177	0	3	0	827	638	5	643	28
Salamanca	533	374	0	0	0	907	1.212	10	1.222	26
Segovia	532	176	0	0	0	708	708	2	710	20
Soria	293	112	0	5	0	410	362	5	367	15
Valladolid	970	675	0	5	1	1.651	1.131	7	1.138	53
Zamora	493	204	0	1	1	699	758	5	763	12
Total CyL	6.571	2.953	0	20	7	9.551	8.033	49	8.082	317
Total Nacional	75.418	54.301	3.271	419	242	133.651	99.515	1.601	101.116	5.909

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ministerio de Fomento (04.05.2007)

Castilla y León concentra, sobre el Total Nacional, el 7,15% de las empresas de transporte de mercancías por carretera de servicio público, solo superada por: Cataluña, Andalucía, Madrid y la Comunidad Valenciana; y el 7,99% del transporte de mercancías por carretera de servicio privado, superada por: Canarias, Andalucía y Cataluña.

El análisis de la tipología de la actividad, permite observar como el 68,80% de las empresas transportistas de servicio público lo son de transporte pesado, mientras que un 30,92% son de transporte ligero.

Castilla y León aglutina, sobre el Total Nacional, el 8,71% de las empresas transportistas clasificadas como pesado, solo superada por Comunidades Autónomas como: Andalucía y Cataluña; y el 5,44% de las empresas transportistas clasificadas como ligero, superada por: Cataluña, Madrid, Andalucía, Valencia y País Vasco.



Cuadro 3
ESTRUCTURA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE MERCANCÍAS EN CASTILLA Y LEÓN (distribución porcentual)

Provincia	Empresas transportistas									Operadores de transportes
	Servicio público						Servicio privado			
	Pesado	Ligero	Super ligero	ASCI	ASCX	Total	Mercancías	Mixto	Total	
Ávila	4,23%	2,22%	0,00%	0,01%	0,00%	6,46%	8,57%	0,01%	8,59%	5,99%
Burgos	13,87%	5,11%	0,00%	0,04%	0,02%	19,05%	13,08%	0,10%	13,18%	23,03%
León	14,39%	5,60%	0,00%	0,01%	0,03%	20,03%	18,24%	0,07%	18,31%	22,40%
Palencia	6,77%	1,85%	0,00%	0,03%	0,00%	8,66%	7,89%	0,06%	7,96%	8,83%
Salamanca	5,58%	3,92%	0,00%	0,00%	0,00%	9,50%	15,00%	0,12%	15,12%	8,20%
Segovia	5,57%	1,84%	0,00%	0,00%	0,00%	7,41%	8,76%	0,02%	8,78%	6,31%
Soria	3,07%	1,17%	0,00%	0,05%	0,00%	4,29%	4,48%	0,06%	4,54%	4,73%
Valladolid	10,16%	7,07%	0,00%	0,05%	0,01%	17,29%	13,99%	0,09%	14,08%	16,72%
Zamora	5,16%	2,14%	0,00%	0,01%	0,01%	7,32%	9,38%	0,06%	9,44%	3,79%
Total CyL	68,80%	30,92%	0,00%	0,21%	0,07%	100,00%	99,39%	0,61%	100,00%	100,00%
Cuota de actividad s/ total Nacional	8,71%	5,44%	0,00%	4,77%	2,89%	7,15%	8,07%	3,06%	7,99%	5,36%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ministerio de Fomento (04.05.2007)

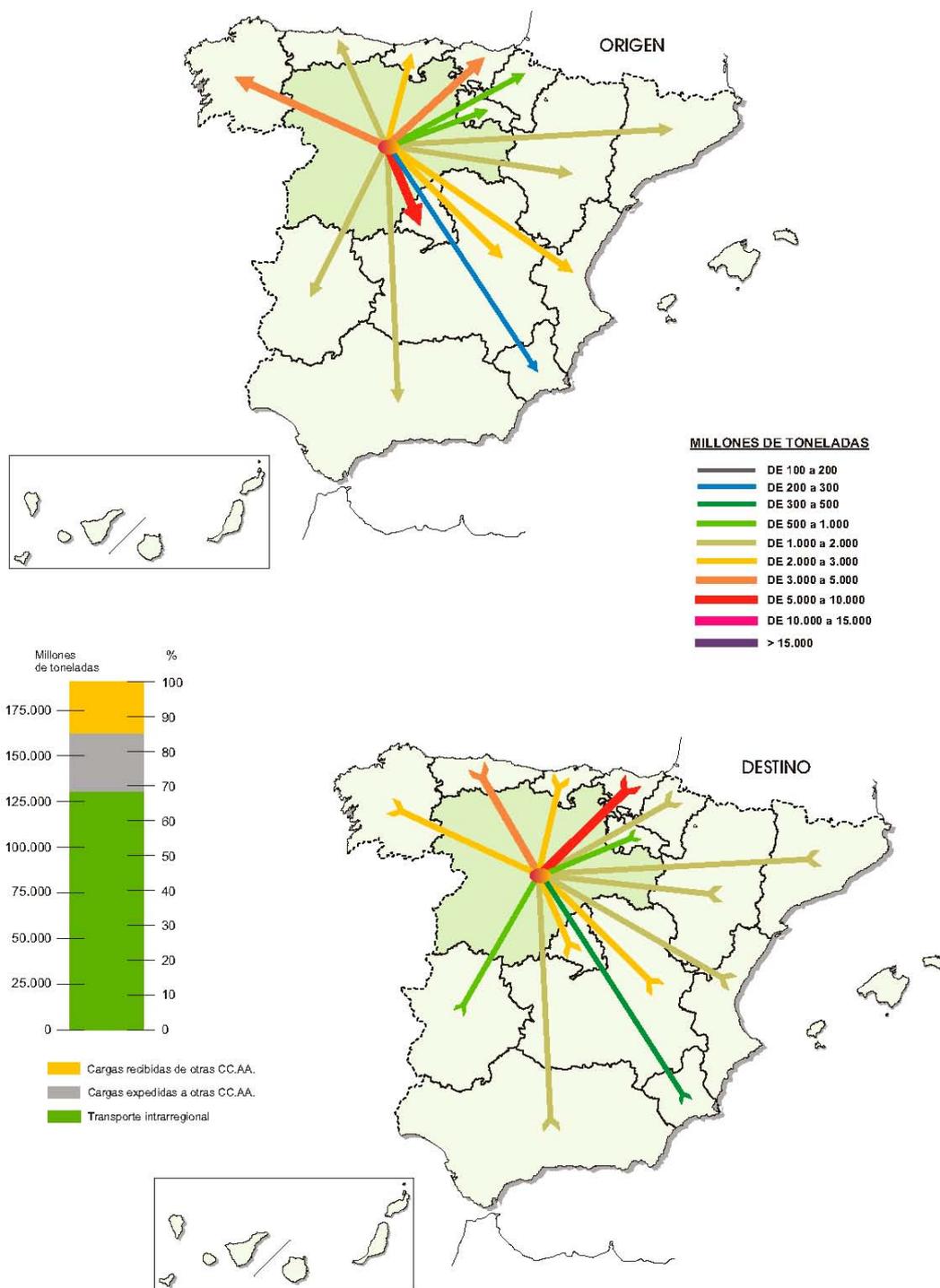
En cuanto a los **operadores de transportes de mercancías** (aquellas empresas habilitadas para ejercer las actividades de agencia de transporte de mercancías, de transitario o de almacenista - distribuidor), **Castilla y León** cuenta con 317 empresas, un 5,36% del Total Nacional. Ocupa por número de empresas, el puesto octavo del ranking de operadores, por detrás de Comunidades como: Cataluña, Comunidad Valenciana, Canarias, Andalucía, Madrid, País Vasco y Comunidad Murciana.

Operador de transportes de mercancías en Castilla y León, que no operador logístico, pero que en la indefinición sectorial de la figura logística, permite confundir las actividades desarrolladas por unos y otros, en virtud de la estrecha vinculación existente entre ambos a la actividad del transporte de mercancías por carretera. Lógica, patronal sectorial, define al operador logístico como “aquella empresa que diseña, organiza, gestiona y controla los procesos de una o varias fases de la cadena de suministro (aprovisionamiento, transporte, almacenaje, distribución e, incluso, ciertas actividades del proceso productivo), utilizando para ello infraestructuras físicas, tecnología y sistemas de información, propios o ajenos. El operador logístico responde ante su cliente de los servicios acordados y en su interlocutor directo”.

La oportunidad hoy en Castilla y León, nace del proyecto Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística de Castilla y León, a partir de la generación de infraestructuras complementarias para dotar al sector de instalaciones y servicios básicos y avanzados para el transporte y la logística regional.

Mapa nacional. Flujos interregionales. Castilla y León.

Según la Encuesta Permanente de Tráfico de Mercancías por Carretera del Ministerio de Fomento, en el año 2005 el tránsito de mercancías con origen y destino en Castilla y León fue el que a continuación se recoge en el siguiente mapa:



Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera 2005. DGPE. Ministerio de Fomento

4. **a**nálisis de la información cualitativa

4.1. Evolución del sector del transporte en Castilla y León (horizonte 2011)

Se analizan, desde el punto de vista de las organizaciones empresariales y sindicales consultadas, alguna de las más importantes variables de competitividad en el sector del transporte de mercancías por carretera de Castilla y León, tanto de evolución en competitividad de la empresa transportistas, como de los operadores de transporte. Factores claves como: la evolución de la actividad empresarial; la evolución de la actividad económico -empresarial; y la evolución laboral de la actividad empresarial.

4.1.1. Evolución del sector desde el punto de vista de la actividad empresarial

Pregunta: Desde el punto de vista sectorial /empresarial ¿Cómo valora, a juicio de su organización, que puede ser la evolución del sector del transporte de mercancías en Castilla y León en los próximos años (horizonte temporal 2011)?

Organizaciones empresariales y sindicales convergen al considerar que el horizonte temporal del 2011 en el transporte de mercancías por carretera de Castilla y León tiende a, la concentración y especialización empresarial, tanto empresas transportistas como operadores de transporte. Entre las empresas transportistas se prevé que sean más las que desaparezcan que las de nueva constitución, mientras que la previsión entre los operadores de transporte es la aparición de más operadores de los que pudieran desaparecer.

Crecerá el tamaño medio de las estructuras empresariales (autorizaciones /empresa, trabajadores /empresa, instalaciones /empresa).

Cuadro 4 EVOLUCIÓN DEL SECTOR DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA ACTIVIDAD EMPRESARIAL (horizonte temporal 2011)				
Variables analizadas	no es probable	sí es probable	es muy probable	se desconoce
Empresas transportistas				
Paulatina desaparición de empresas	15,79%	52,63%	31,58%	0,00%
Proceso de concentración empresarial	15,79%	47,37%	31,58%	5,26%
Paulatino incremento del número medio de vehículos /autorizaciones (tamaño empresarial)	10,53%	52,63%	36,84%	0,00%
Paulatina aparición de nuevas empresas	68,42%	26,32%	5,26%	0,00%
Mayores niveles de especialización	5,26%	47,37%	47,37%	0,00%
Operadores de transporte				
Paulatina desaparición de operadores	68,42%	21,05%	10,53%	0,00%
Proceso de concentración empresarial	21,05%	57,89%	21,05%	0,00%
Paulatino incremento del tamaño medio de las estructuras empresariales	10,53%	68,42%	21,05%	0,00%
Aparición de nuevos operadores	47,37%	42,11%	10,53%	0,00%
Mayores niveles de especialización	5,26%	52,63%	42,11%	0,00%
Aspectos sectoriales				
Paulatina incorporación del transporte por ferrocarril a la red de transporte de mercancías regional	42,11%	31,58%	26,32%	0,00%
Paulatina incorporación del transporte aéreo a la red de transporte de mercancías regional	68,42%	31,58%	0,00%	0,00%
Paulatina implantación de la intermodalidad en el transporte de mercancías	15,79%	52,63%	31,58%	0,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 organizaciones consultadas, empresariales y sindicales)

4.1.2. Evolución del sector desde el punto de vista económico /empresarial

Pregunta: Desde el punto de vista económico /empresarial ¿Cómo valora, a juicio de su organización, que será la evolución del sector del transporte de mercancías en Castilla y León en los próximos años (horizonte temporal 2011)?

Las **pautas de competitividad en el sector del transporte de mercancías por carretera**, tanto para las empresas transportistas como para los operadores de transporte pasan por: un **dinamismo inherente a la actividad, diversificación de servicios y mayores niveles de especialización**.

Con todo ello, la competitividad de la empresa transportista se analiza en parámetros y variables como: kilómetros /autorización recorridos anualmente, kilómetros /autorización recorridos con carga, toneladas medias transportadas, tarifas aplicadas y servicios incorporados. La competitividad del operador de transporte se mide en: autorizaciones disponibles (propias /subcontratadas), toneladas gestionadas, servicios incorporados (manipulación y depósito y /o almacenamiento y depósito) y tarifas aplicadas.

Las organizaciones consultadas no creen que en el horizonte temporal objeto de análisis, año 2011, se vaya a producir una pérdida de competitividad empresarial en el sector a partir de las variables analizadas. Por el contrario, se tiene la **firme creencia que el sector tiende a mejorar las variables de competitividad: más toneladas medias transportadas /gestionadas, con un menor número de kilómetros recorridos, incremento paulatino de las tarifas aplicadas y muy especialmente mayores niveles de especialización, así como la incorporación de servicios de alto valor añadido para la actividad**.

Cuadro 5
EVOLUCIÓN DEL SECTOR DESDE EL PUNTO DE VISTA ECONÓMICO /EMPRESARIAL
(horizonte temporal 2011)

Variables analizadas	no es probable	sí es probable	es muy probable	no contesta	se desconoce
Empresas transportistas					
Paulatina pérdida de competitividad	52,63%	31,58%	5,26%	5,26%	5,26%
Paulatino incremento de la competitividad	21,05%	47,37%	15,79%	5,26%	10,53%
Paulatina disminución de los km. anuales recorridos	15,79%	57,89%	26,32%	0,00%	0,00%
Paulatino incremento de los km. anuales recorridos	84,21%	10,53%	0,00%	0,00%	5,26%
Paulatina disminución de las toneladas anuales transportadas	57,89%	21,05%	15,79%	0,00%	5,26%
Paulatino incremento de las toneladas anuales transportadas	36,84%	47,37%	10,53%	0,00%	5,26%
Paulatina disminución de las tarifas aplicadas	84,21%	15,79%	0,00%	0,00%	0,00%
Paulatino incremento de las tarifas aplicadas	15,79%	63,16%	15,79%	0,00%	5,26%
Mayores niveles de especialización en los servicios de transporte por carretera prestados	0,00%	57,89%	36,84%	0,00%	5,26%
Paulatina incorporación de servicios avanzados al transporte de mercancías (agencia, almacenamiento, depósito, manipulación, distribución, etc...)	10,53%	42,11%	42,11%	0,00%	5,26%
Operadores de transporte					
Paulatina pérdida de competitividad	63,16%	15,79%	10,53%	0,00%	10,53%
Paulatino incremento de la competitividad	31,58%	42,11%	15,79%	0,00%	10,53%
Paulatina disminución de las toneladas anuales gestionadas	63,16%	31,58%	0,00%	0,00%	5,26%
Paulatino incremento de las toneladas anuales gestionadas	5,26%	78,95%	10,53%	0,00%	5,26%
Paulatina disminución de las tarifas aplicadas	89,47%	5,26%	0,00%	0,00%	5,26%
Paulatino incremento de las tarifas aplicadas	10,53%	78,95%	10,53%	0,00%	0,00%
Mayores niveles de especialización en los servicios logísticos prestados	0,00%	47,37%	52,63%	0,00%	0,00%
Paulatina incorporación de nuevos servicios /actividades avanzadas en la gestión de cargas (fraccionamiento y consolidación, manipulación, customización, picking, ...)	0,00%	36,84%	63,16%	0,00%	0,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 organizaciones consultadas, empresariales y sindicales)

El transporte de mercancías también es objeto de análisis. Así las organizaciones consultadas ven probable la incorporación del transporte por ferrocarril y poco probable la incorporación del transporte aéreo a la red de transporte de mercancías regional.

La intermodalidad es la asignatura pendiente. Sin embargo más de un 80% de las organizaciones consultadas creen que sí es probable o muy probable la paulatina implantación de la intermodalidad en el transporte de mercancías regional.

4.1.3. Evolución del sector desde el punto de vista laboral

Pregunta: Desde el punto de vista laboral ¿Cómo valora, a juicio de su organización, que puede ser la evolución del sector del transporte de mercancías en Castilla y León en los próximos años (horizonte temporal 2011)?

Uno de los factores más importantes en el análisis de evolución de la competitividad empresarial es el factor humano. Las previsiones, desde el punto de vista de las organizaciones consultadas y posteriormente corroborado por las empresas consultadas, son las de un paulatino crecimiento del tamaño medio de las estructuras empresariales, con mayores niveles de exigencia en cualificación y especialización.

Casi el 57% de la actividad empresarial del transporte de mercancías por carretera descansa en la figura del autónomo - autopatrón, es decir, se trata de estructuras empresariales que no cuentan con personal asalariado. Sin embargo, la nueva reglamentación del sector y la sucesiva implantación y desarrollo de proyectos y planes sectoriales específicos en materia de modernización y reconversión sectorial permiten prever una progresiva desaparición de esta figura. Nueve de cada diez organizaciones consultadas están convencidas de que esto será así en el horizonte temporal expuesto.

Cuadro 6 EVOLUCIÓN DEL SECTOR DESDE EL PUNTO DE VISTA LABORAL (horizonte temporal 2011)				
Variables analizadas	no es probable	sí es probable	es muy probable	se desconoce
Empresas transportistas				
Paulatina pérdida de trabajo asalariado	73,68%	26,32%	0,00%	0,00%
Paulatina desaparición de la figura del autónomo /autopatrón	10,53%	52,63%	36,84%	0,00%
Paulatino incremento de puestos de trabajo asalariado	15,79%	68,42%	15,79%	0,00%
Mayores niveles exigencia en cualificación y especialización entre el personal laboral	0,00%	42,11%	57,89%	0,00%
Operadores de transporte				
Paulatina pérdida de trabajo asalariado	73,68%	21,05%	5,26%	0,00%
Paulatino incremento de puestos de trabajo asalariado	21,05%	52,63%	26,32%	0,00%
Mayores niveles exigencia en cualificación y especialización entre el personal laboral	5,26%	52,63%	42,11%	0,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 organizaciones consultadas, empresariales y sindicales)

4.2. Análisis del modelo de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística de Castilla y León (CyLOG)

4.2.1. El Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística de Castilla y León

❖ Planificación y diseño del Modelo CYLOG

El Decreto 16/2007, de 22 de febrero, por el que se regula el establecimiento, organización y funcionamiento de las infraestructuras complementarias del transporte de mercancías y de la logística, «Enclaves CyLoG», viene a establecer:

“I. El transporte es un sector clave para el gobierno regional, no sólo por su importancia estratégica, como elemento vertebrador de nuestra Comunidad, sino porque impacta en el desarrollo económico, en el empleo y la seguridad, en la calidad ambiental y en las finanzas públicas....

.... La localización del territorio de nuestra Comunidad Autónoma en el eje Atlántico Sudoeste de la Unión Europea, fronteriza en una considerable extensión con el norte de Portugal, y rodeada de regiones industrializadas, dotadas de puertos marítimos y aeropuertos, junto con el profundo cambio producido en las economías de almacenamiento, hacia otras de producción optimizada (lean) ocasiona una considerable movilidad y flujo en el tráfico de las mercancías que se generan y transitan a través de nuestra Comunidad. Este escenario, permite impulsar la actividad logística regional, como elemento dinamizador de la actividad económica, promoviendo la evolución de las actuales infraestructuras complementarias del transporte de mercancías hacia enclaves logísticos que aporten valor añadido al proceso productivo.

Dichos enclaves logísticos, deben seguir las nuevas estrategias de la Unión Europea en materia de transporte y la logística de acuerdo con los postulados reconocidos en el Libro Blanco Europeo «La política europea de transporte de cara al 2010: la hora de la verdad», y los principios que inspirarán el nuevo -recientemente anunciados por el Vicepresidente de la Comisión Europea y Comisario de Transportes-, para promover el necesario equilibrio intermodal, que posibilite la obtención de sinergias para nuestra economía.

II. La implantación de un modelo de funcionamiento de las infraestructuras logísticas, estructurado y respetuoso con el desarrollo sostenible, constituye un deber ineludible para la Comunidad, que desplegará el Modelo CyLoG de infraestructuras complementarias del transporte de mercancías y la logística, -aprobado por Acuerdo de la Junta de Castilla y León, de 24 de noviembre de 2005-, y que permitirá desarrollar una red castellano y leonesa, bien articulada con la red nacional e internacional de infraestructuras del transporte y de plataformas logísticas nodales, capaz de mejorar la eficiencia del transporte de nuestra región, impulsando un desarrollo regional equilibrado, a partir del establecimiento de puntos preferentes de servicios e intercambios intra y suprarregionales.

El Modelo CyLoG de infraestructuras complementarias del transporte y la logística, parte del funcionamiento en «red» de las infraestructuras existentes, para que evolucionen a enclaves logísticos, lo que significa una forma innovadora de trabajo que responde a nuevas funciones y demandas que imponen las nuevas economías de escala. Entre las ventajas potenciales destinadas también a favorecer la convergencia entre lo público y lo privado en la gestión, están la de ser un mecanismo de trabajo horizontal, que flexibiliza estructuras, mejora la inserción e integración de los actores, evita la atomización de iniciativas y la dispersión de actividades y esfuerzos; complementa capacidades e impulsa comunidades de acción, distribuye beneficios entre la colectividad, mejora la relación coste/beneficio y diversifica las fuentes de financiación, lo que, en definitiva, proporciona un marco estable y deseable para el trabajo conjunto.

Este modelo de funcionamiento, tutelado por la Junta de Castilla y León, permitirá coordinar la evolución de las actuales infraestructuras complementarias del transporte hacia enclaves logísticos; el diseño y la construcción de otros nuevos, con inversión pública y/o privada, mediante la implantación de un sistema de gestión y organización, que desarrollará programas comunes de interés regional, en colaboración con otras administraciones, entidades públicas, instituciones y con el sector privado.

La garantía del cumplimiento de las determinaciones del Modelo CyLoG precisa, como instrumentos básicos de control y organización, en primer lugar, la creación del Registro de Enclaves Logísticos CyLoG que, residenciado en la Consejería competente en materia de transportes, tendrá por objeto la inscripción de los Enclaves Logísticos CyLoG y sus titulares, así como los servicios de que dispone.

En segundo lugar, se propugna e impulsa la constitución de una «Asociación de Entidades Gestoras de Enclaves Logísticos CyLoG» que organizará la red de infraestructuras y coordinará el despliegue del Modelo, siendo, en consecuencia, necesaria para canalizar la colaboración de dichas entidades gestoras con la Junta de Castilla y León.

III. La Ley 15/2002, de 28 de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León, apoderó, en su Disposición Adicional Cuarta, a la Junta de Castilla y León, para autorizar el establecimiento de estaciones de transporte por carretera y de otras infraestructuras complementarias del mismo, y para dictar los Reglamentos que estimase convenientes para determinar su régimen de construcción y explotación, tipología, características, ubicación y los servicios principales y secundarios que deben reunir.

Es por ello que, las medidas principales que contiene este Decreto para superar las insuficiencias del actual marco regulador de las estaciones de transporte de mercancías, son variadas: Se ofrece una concepción mas adecuada a la realidad del transporte, la logística y sus potencialidades futuras; se reconoce que sus funciones son de alcance e interés regional, y, en consecuencia, se consagra la iniciativa de la Comunidad autónoma para el establecimiento, la localización y ampliación de los enclaves, -sin descartar la suscripción de Convenios de colaboración con los titulares de otras infraestructuras de naturaleza privada que se adhieran al Modelo- con el debido tratamiento de sus aspectos territoriales y urbanísticos; y, finalmente, permite combinar técnicas de derecho público con las de derecho privado.”

Según se desprende de la redacción de la **Memoria de enero de 2007 para la elaboración del Plan Regional de ámbito territorial para el desarrollo del Enclave Logístico Regional CyLOG**, en su **punto 3: El Modelo CyLOG y la actividad logística**.

*“La junta de Castilla y León, a través de la Dirección General de Transportes dependiente de la Consejería de Fomento, ha trabajado en los últimos tiempos en la concreción de un ambicioso proyecto denominado: **Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística de Castilla y León (2006 - 2015)**.*

La definición de este Modelo ha venido precedida de numerosos estudios y valoraciones exhaustivas que revelan el carácter estratégico que para la Administración Regional tiene el sector logístico. El Modelo trata de situar competitivamente a la región castellano y leonesa en un sector productivo de extraordinaria entidad y con grandes posibilidades de crecimiento en la Comunidad Autónoma.”

En su **apartado 3.2. Justificación del Modelo CyLOG**: *“Se hace, pues, evidente que un tratamiento adecuado del transporte y la logística es básico para la mejora de la competitividad del sector productivo actualmente asentado y para la atracción de nuevas inversiones e industria.*

El Modelo CyLOG da cumplimiento a:

- *El compromiso del presidente de la Junta de Castilla y León ante las Cortes Regionales para desarrollar la logística en nuestra Comunidad.*
- *El compromiso alcanzado con organizaciones empresariales y sindicales, a través del Grupo de Trabajo del Diálogo Social en materia de Transporte, para establecer el desarrollo logístico regional.*
- *El mandato de las Cortes de Castilla y León, instando a la Junta de Castilla y León a poner en marcha en el año 2005 el necesario y comprometido Plan Estratégico de Plataformas Logísticas, Puertos Secos y Centros de Transporte en Castilla y León.”*

❖ **figura del enclave logístico (Modelo CYLOG)**

El apartado 3.3. Enclaves logísticos: *“El objetivo es crear y promocionar una Red tutelada por la Junta de Castilla y León que coordine el diseño y construcción de sus infraestructuras complementarias del transporte y la logística, mediante la implantación de un modelo de gestión y organización que desarrollará programas comunes de interés regional en colaboración con otras instituciones y con el sector privado.*

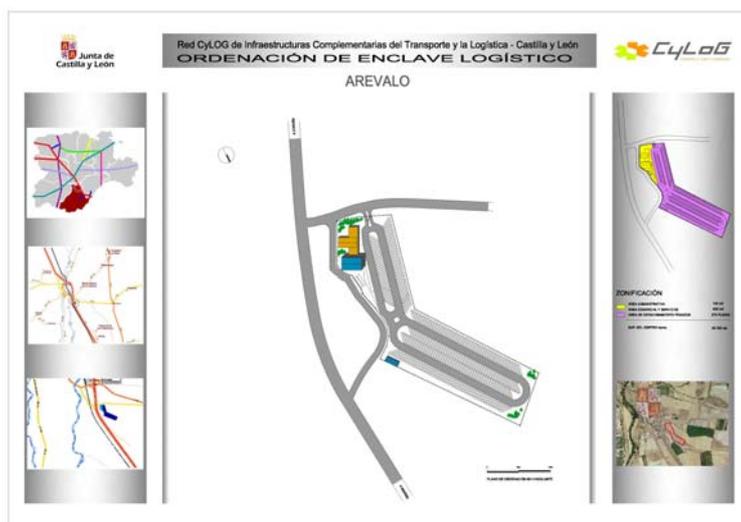
*Con el Modelo CyLOG se va más allá de la simple construcción de naves, edificios y aparcamientos dentro de las infraestructuras complementarias del transporte y la logística, que se pretende combinar los **servicios básicos** con otros de carácter **avanzado**, que se consolidarán a través de una serie de acciones dentro de un programa común de interés regional.*

*El Modelo CyLOG parte de un meticuloso análisis previo del entorno socio-económico y de los Centros de Transporte ya existentes en Castilla y León, reorientando las Infraestructuras actuales y añadiendo otras en proyecto. Se pretende crear una red basada en **15 enclaves** ubicados en los principales corredores logísticos que cruzan nuestra comunidad.*

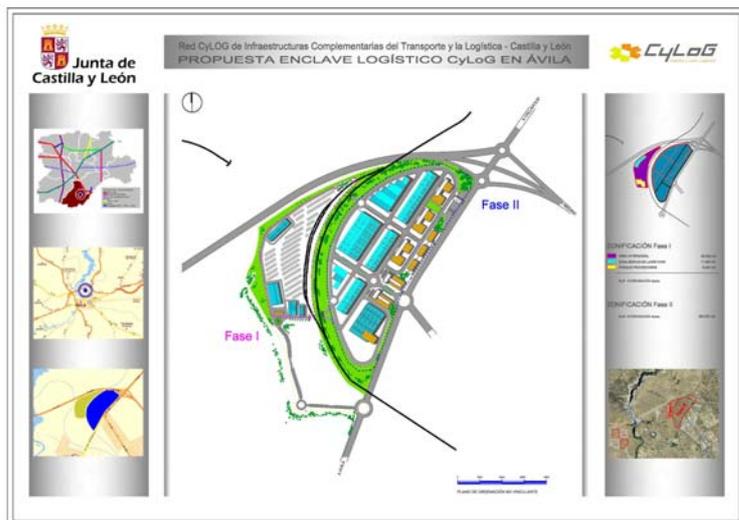
La propuesta de Enclaves Logísticos en Red es la que se adjunta y aparece publicada en la www.asociacioncylog.com y www.redcylog.com.

Aranda de Duero (Burgos). 5,6 ha.

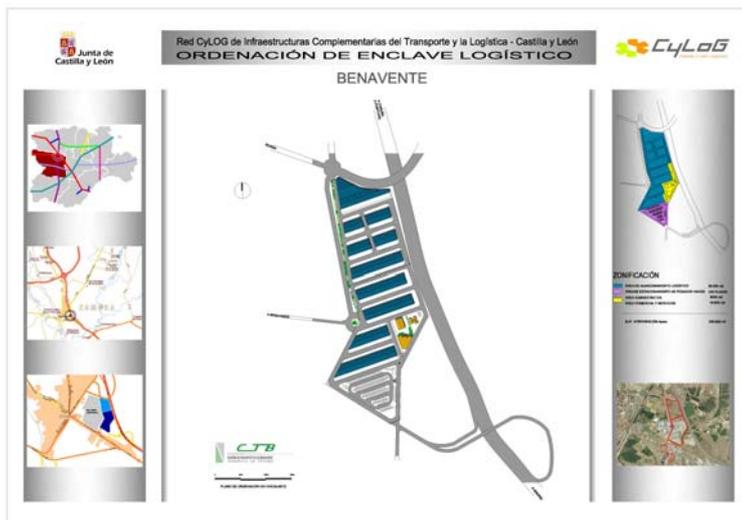
Arévalo (Ávila). 7,9 ha.



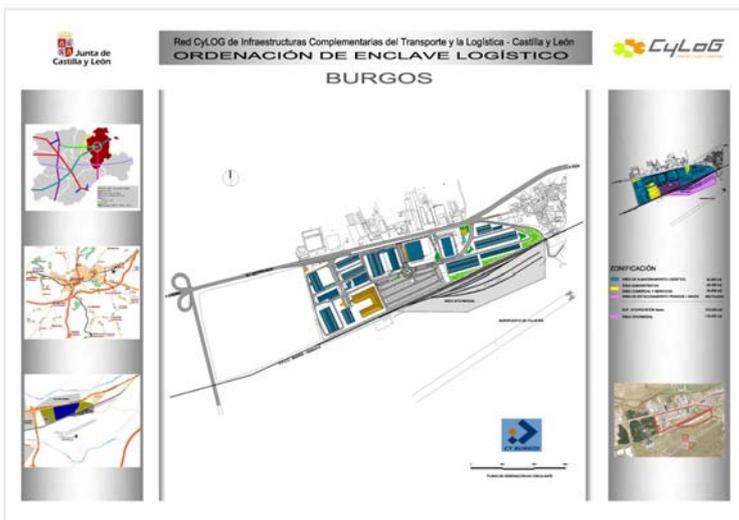
Ávila. 5,0 ha.



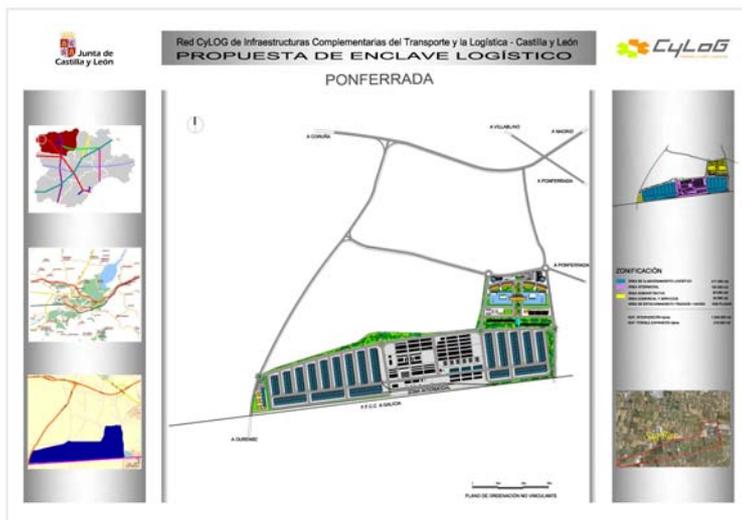
Benavente (Zamora). 22,0 ha.



Burgos. 44,3 ha.



Ponferrada (León). 31 ha.



Chozas de Abajo (León). 23,5 ha.



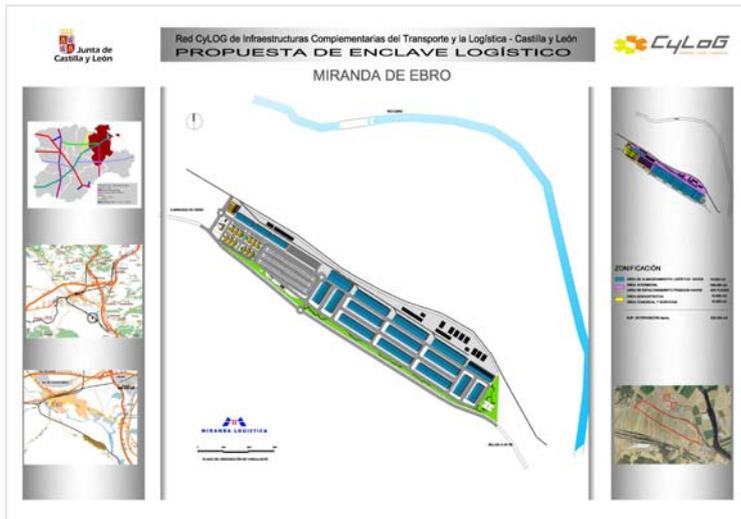
Palencia. 19,5 ha.



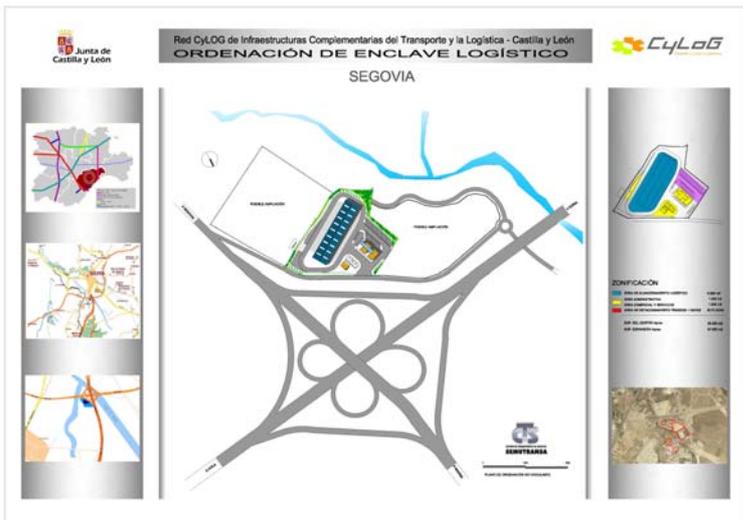
Salamanca. 36 ha.



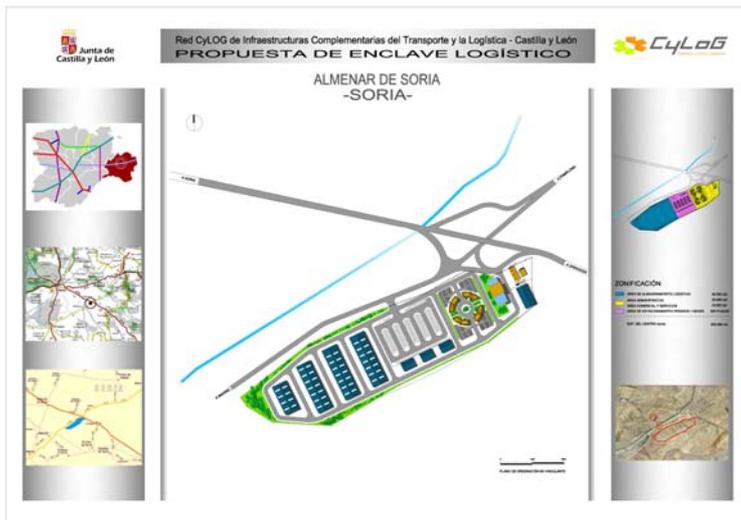
Miranda de Ebro (Brugos). 35 ha.



Segovia. 10,6 ha.



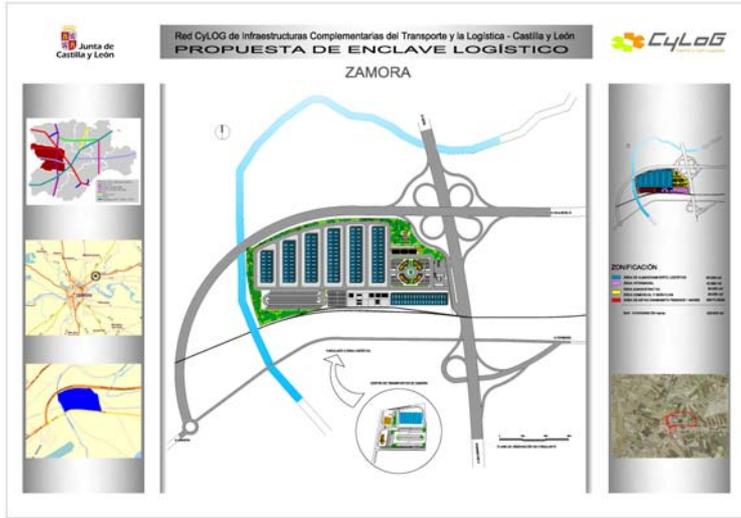
Almenar de Soria (Soria). 8 ha.



Valladolid. 21 ha.



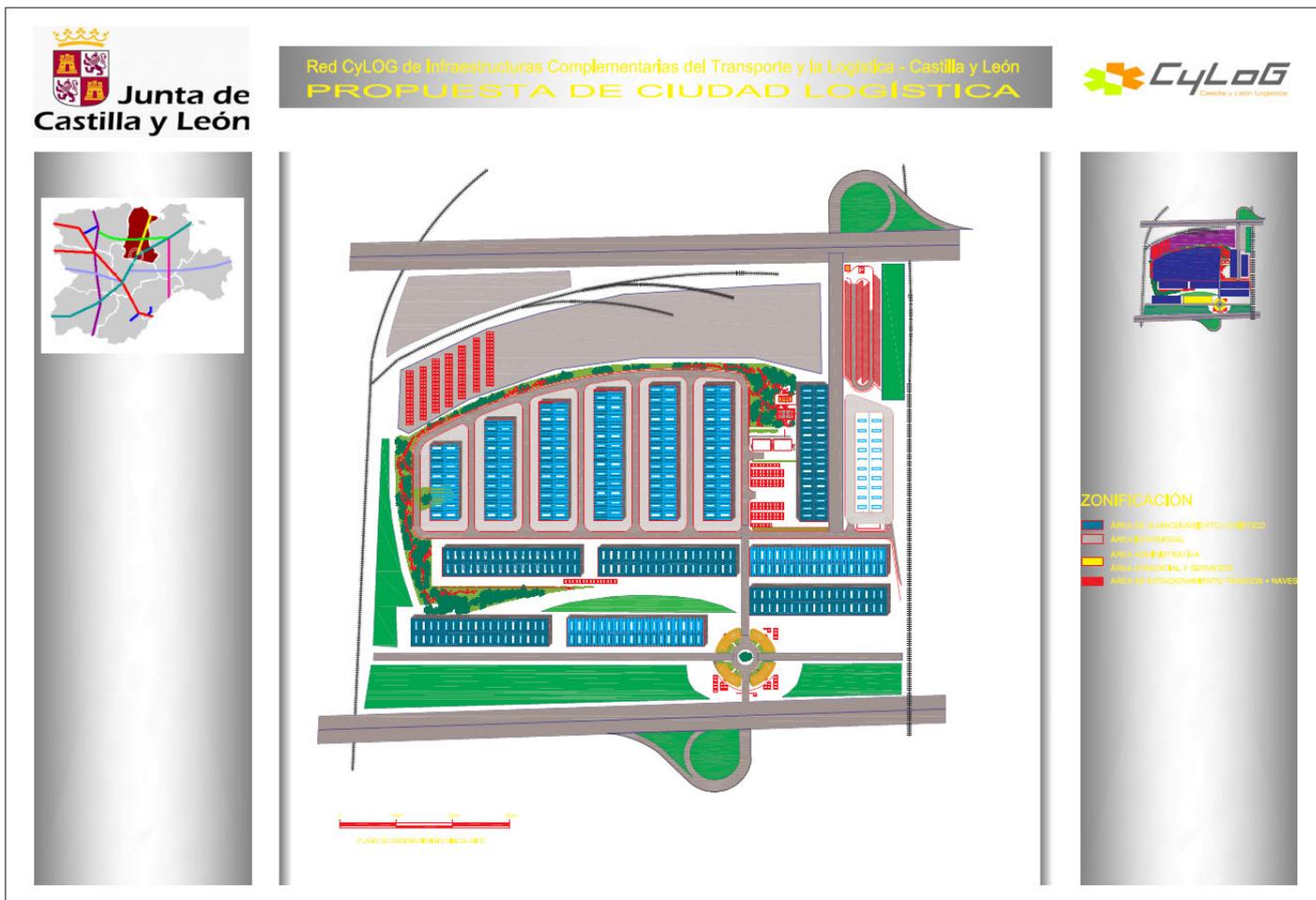
Zamora. 6,6 ha.



Junto al diseño y planificación de los enclaves logísticos de ámbito local /provincial del Modelo proyecta un Gran Enclave Logístico Regional, en un área de centralidad configurado en el eje de comunicación, Burgos, Palencia y Valladolid, con una superficie básica de actuación de 455 ha.

La superficie total básica de actuación destinada a actividades logísticas será de 731 ha.

Enclave Logístico Regional. 455 ha.



El punto 8. El interés regional del Enclave Logístico Regional CyLOG: *“La incidencia del sistema de transporte en la configuración y organización del territorio es fundamental, no en balde el análisis de la estructura de las redes de transporte constituyen uno de los pilares fundamentales del modelo territorial de un espacio. El sistema de transporte constituye uno de los sistemas territoriales que posibilitan la mayor integración funcional, económica y social del territorio.*

En este sentido las redes de transporte constituyen el sistema arterial de la organización regional y están definidas por la estructura de la red viaria, entendiendo como ruta la relación entre dos nodos que forman parte de la red. Los nodos son piezas fundamentales de este sistema, constituyen los focos de generación y atracción de flujos, y representan un factor de primer orden en la configuración y jerarquización del territorio. Las infraestructuras logísticas son nodos fundamentales de este sistema,, constituyen puntos de ruptura de carga con una gran capacidad para generar sinergias y procesos de dinamización territorial. Por su complejidad son infraestructuras muy selectivas en su implantación territorial, el éxito de un espacio logístico está íntimamente relacionado con múltiples factores entre los que destacan su estratégica accesibilidad y su conexión con un área de influencia “hinterland” lo suficientemente sólido como para propiciar un volumen suficiente de flujos e intercambios.

Indudablemente la implementación del Modelo CyLOG constituye una apuesta decidida de intervención directa sobre uno de los sistemas territoriales con mayor capacidad para vertebrar el territorio regional. En el caso del Modelo CyLOG las intervenciones se centran en la dotación de los nodos, en las infraestructuras logísticas puesto que habitualmente las actuaciones sobre las redes de infraestructuras (red viaria y ferroviaria) han tenido un desarrollo mayor. La dotación de los nodos es fundamental para la eficiencia del sistema y su inserción en un sistema escalar (regional, nacional e internacional) que permita una óptima articulación territorial que reduzca los costes de fricción generados por la distancia.

En este sentido, el desarrollo del Enclave Logístico CyLOG, además de obedecer a objetivos puramente sectoriales de política de transporte, contribuye de forma decisiva a estructurar y fomentar el desarrollo regional por su capacidad para:

- *Fijar la intermodalidad del sistema regional de transportes.*
- *Integrar los diferentes corredores logísticos de la Red CyLOG.*
- *Fijar y generar actividades productoras de valor añadido y de atracción de operadores.*

*Las infraestructuras logísticas se conciben como una <dotación económico -territorial> fundamental para la articulación de la economía regional que permite el trabajo en red con otras plataformas nacionales y europeas. En la actual fase de globalización de la economía, las regiones y áreas metropolitanas precisan, cada vez más, de una **inserción altamente eficiente y competitiva de sus complejos empresariales y de distribución** en las redes internacionales, a través de una oferta empresarial, de infraestructuras y servicios logísticos altamente cualificada. En este sentido las plataformas logísticas superan la concepción meramente urbanística y sectorial para concebirse como auténticas infraestructuras nodales del transporte de mercancías y del sistema de flujos, convirtiéndose en una dotación estratégica para el sistema económico regional."*

4.2.2. Nivel de implicación /conocimiento de las organizaciones en el diseño y planificación del Plan Estratégico de Plataformas Logísticas, Puertos Secos y Centros de Transporte en Castilla y León (Modelo CyLOG)

❖ Implicación de las organizaciones en el diseño y planificación del Plan Estratégico

Pregunta: *Desde el punto de vista del diseño y planificación del Plan Estratégico de Plataformas Logísticas, Puertos Secos y Centros de Transporte en Castilla y León (Modelo CyLOG) ¿Cómo calificaría usted, la participación que su organización ha tenido en el desarrollo del Plan?*

El contacto de las organizaciones consultadas con el Plan Estratégico de Plataformas Logísticas, Puertos Secos y Centros de Transporte en Castilla y León, antesala del proyecto CyLOG ha sido escaso, en su fase previa y en su fase de desarrollo.

Poco o nada han colaborado en su redacción y por lo tanto, tres de cada cinco organizaciones consultadas se muestran insatisfechas con el modelo propuesto por la Administración, más por su falta de participación que por su diseño, planificación y desarrollo, que con las lógicas reservas pudiera resultar de su agrado.



Cuadro 7 NIVEL DE IMPLICACION DE LAS ORGANIZACIONES EN EL DISEÑO Y PLANIFICACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO (modelo CYLOG)				
	nada	poco	algo	mucho
La Junta de CyL mantuvo contacto con la organización en la fase previa a la elaboración del Plan Estratégico del modelo CyLOG	78,95%	0,00%	10,53%	10,53%
La Junta de CyL solicitó de la organización colaboración técnica desde el primer momento de la elaboración del Plan Estratégico	78,94%	10,53%	10,53%	0,00%
La organización participó proactivamente en el desarrollo técnico del Plan Estratégico	78,94%	10,53%	10,53%	0,00%
Las aportaciones técnicas realizadas por la organización fueron incorporadas en el Plan Estratégico	78,94%	5,26%	15,79%	0,00%
Antes de la aprobación del Plan Estratégico la Junta de CyL consensuó los resultados y desarrollos con la organización	78,94%	5,26%	10,53%	5,26%
Nivel de satisfacción con el modelo CyLOG propuesto por la Administración	57,89%	10,53%	15,79%	15,79%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 organizaciones consultadas, empresariales y sindicales)

❖ **Conocimiento de las organizaciones del marco de desarrollo del Plan Estratégico del Modelo CyLOG**

Pregunta: Desde el punto de vista del marco de desarrollo del Modelo CyLOG ¿Cómo calificaría usted, el nivel de conocimiento que su organización tiene del Modelo CyLOG?

Lógicamente ante la falta de participación y colaboración en el diseño, planificación y desarrollo del Plan Estratégico que sirve para la elaboración del proyecto, Modelo CyLOG, el nivel de conocimiento es escaso, más allá de las meras publicaciones y presentaciones públicas realizadas por la Administración Regional.

Las organizaciones consultadas **conocen: algo de la distribución geográfica en el territorio regional de los distintos enclaves logísticos**, aunque no de todos ellos; **algo sobre los servicios avanzados proyectados** a través del modelo, fundamentalmente la figura de las **centrales de compras de los enclaves logísticos**.

Cuadro 8 NIVEL DE CONOCIMIENTO DE LAS ORGANIZACIONES DEL PLAN ESTRATÉGICO				
	nada	poco	algo	mucho
La distribución de los distintos enclaves logísticos en el territorio regional	21,05%	31,58%	31,58%	15,79%
El modelo de implantación del Enclave Logístico Regional (central)	52,63%	10,53%	31,58%	5,26%
La superficie total dedicada a infraestructuras de transporte en los distintos enclaves logísticos	57,89%	15,79%	15,79%	10,53%
La superficie total dedicada a infraestructuras de logística en los distintos enclaves logísticos	57,90%	15,79%	15,79%	10,53%
La superficie total dedicada a infraestructuras de servicios en los distintos enclaves logísticos	57,90%	15,79%	15,79%	10,53%
Las inversiones previstas en cada enclave logístico (local /provincial)	52,64%	10,53%	15,79%	21,05%
Las inversiones previstas en cada enclave logístico regional (central)	68,42%	5,26%	21,05%	5,26%
El modelo de gestión y organización aplicado en los distintos enclaves logísticos (entidades gestoras)	52,64%	21,05%	10,53%	15,79%
El modelo de financiación de las inversiones previstas	63,16%	5,26%	21,05%	10,53%
La articulación de los mecanismos de financiación del proyecto y de los distintos enclaves logísticos	68,42%	10,53%	15,79%	5,26%

Continúa

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 organizaciones consultadas, empresariales y sindicales)



Continuación	nada	poco	algo	mucho
El modelo de explotación económica de las instalaciones y servicios (arrendamiento de naves, tarifas aparcamiento, alquiler de locales, etc...)	57,90%	21,05%	10,53%	10,53%
Aportación de capital público	63,15%	5,26%	15,79%	15,79%
Aportación de capital privado	68,42%	0,00%	15,79%	15,79%
La composición accionarial de las entidades gestoras de los distintos enclaves logísticos	52,64%	26,32%	5,26%	15,79%
Instalaciones y servicios generales de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (seguridad, aparcamiento, áreas de mantenimiento, etc...)	47,37%	15,79%	26,32%	10,53%
Servicios avanzados de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (formación, Centrales de Compras, sociedades logísticas, etc...)	42,11%	5,26%	42,11%	10,53%
Desarrollo reglamentario del Modelo CyLOG	68,42%	10,53%	5,26%	15,79%
Impacto medio -ambiental del desarrollo del Modelo CyLOG en sus distintos enclaves logísticos (ámbito local /provincial)	73,68%	15,79%	10,53%	0,00%
Impacto medio -ambiental del desarrollo del Modelo CyLOG en el enclave logístico regional	73,68%	15,79%	10,53%	0,00%
Los plazos temporales definidos para la ejecución de las inversiones en los distintos enclaves logísticos	52,63%	15,79%	10,53%	21,05%
La figura de la Asociación CyLOG	47,37%	15,79%	15,79%	21,05%
La participación de las organizaciones del sector más representativas	57,89%	10,53%	21,05%	10,53%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 organizaciones consultadas, empresariales y sindicales)

Y **básicamente nada** de: infraestructuras para el transporte; infraestructuras para la logística; inversiones previstas; mecanismos de financiación; modelo de explotación económica de las instalaciones y servicios; modelo de gestión; desarrollo reglamentario del modelo; asociación CyLOG; etc...

4.2.3. Valoración de las fases de desarrollo del Modelo CyLOG

Pregunta: Desde el punto de vista del marco de desarrollo del Modelo CyLOG ¿Cómo calificaría usted, a juicio de su organización, las distintas fases de desarrollo del Modelo CyLOG?

La situación de desconocimiento generada en las fases previas de desarrollo del Modelo CyLOG lleva implícita la falta de valoración, ni positiva, ni negativa de las distintas fases programadas en el Plan Estratégico de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística de Castilla y León (Modelo CyLOG).

Cuadro 9 VALORACIÓN DE LAS FASES DE DESARROLLO DEL MODELO CyLOG					
	poco acertada	algo acertada	correcta	totalmente acertada	se desconoce
La distribución de los distintos enclaves logísticos en el territorio regional	5,26%	21,05%	42,11%	5,26%	26,32%
El modelo de implantación del Enclave Logístico Regional	10,53%	21,05%	26,32%	0,00%	42,11%
La superficie total dedicada a infraestructuras de transporte en los distintos enclaves logísticos	10,53%	5,26%	26,32%	0,00%	57,89%
La superficie total dedicada a infraestructuras de logística en los distintos enclaves logísticos	5,26%	5,26%	26,32%	0,00%	63,16%
La superficie total dedicada a infraestructuras de servicios en los distintos enclaves logísticos	10,53%	10,53%	21,05%	0,00%	57,89%
Las inversiones previstas en cada enclave logístico (local /provincial) y en el enclave logístico regional	5,26%	5,26%	21,05%	0,00%	68,42%
					Continúa

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 organizaciones consultadas, empresariales y sindicales)



Continuación	poco acertada	algo acertada	correcta	totalmente acertada	se desconoce
El modelo de gestión y organización aplicado en los distintos enclaves logísticos (entidades gestoras)	21,05%	5,26%	26,32%	0,00%	47,37%
El modelo de financiación de las inversiones previstas	10,53%	5,26%	21,05%	0,00%	63,16%
La articulación de los mecanismos de financiación del proyecto y de los distintos enclaves logísticos	10,53%	10,53%	10,53%	0,00%	68,42%
El modelo de explotación económica de las instalaciones y servicios (arrendamiento naves, tarifas aparcamiento, alquiler de locales, etc...)	26,32%	10,53%	15,79%	5,26%	42,11%
La distribución de la aportación del capital (público - privado)	21,05%	5,26%	26,32%	0,00%	47,37%
La composición accionarial de las entidades gestoras de los distintos enclaves logísticos	21,05%	10,53%	5,26%	0,00%	63,16%
Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (SEGURIDAD)	0,00%	0,00%	31,58%	5,26%	63,16%
Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (APARCAMIENTOS)	10,53%	5,26%	31,58%	5,26%	47,37%
Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (ÁREAS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN)	10,53%	5,26%	21,05%	5,26%	57,89%
Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (SERVICIOS A VEHÍCULOS)	10,53%	10,53%	15,79%	5,26%	57,89%
Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (SERVICIOS ADMINISTRATIVOS)	10,53%	5,26%	21,05%	5,26%	57,89%
Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (VIALES)	5,26%	5,26%	21,05%	5,26%	63,16%
Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (CENTROS EMPRESARIALES)	5,26%	10,53%	21,05%	0,00%	63,16%
Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (ZONA ADUANERA)	0,00%	0,00%	31,58%	0,00%	68,42%
Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (ÁREA LOGÍSTICA)	5,26%	5,26%	26,32%	5,26%	57,89%
Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (PLATAFORMA INTERMODAL /PUERTO SECO)	5,26%	10,53%	15,79%	10,53%	57,89%
Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (ZONA LOGÍSTICO - INDUSTRIAL CON ACCESO AL FERROCARRIL)	5,26%	5,26%	21,05%	5,26%	63,16%
Servicios AVANZADOS de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (DESARROLLO Y COORDINACIÓN DE LA FORMACIÓN REGIONAL)	15,79%	10,53%	15,79%	0,00%	57,89%
Servicios AVANZADOS de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (SOCIEDADES LOGÍSTICAS)	10,53%	0,00%	31,58%	0,00%	57,89%
Servicios AVANZADOS de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (CENTRALES DE COMPRA)	5,26%	5,26%	31,58%	0,00%	57,89%
Servicios AVANZADOS de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (TELÉFONO DEL TRANSPORTISTA)	0,00%	5,26%	26,32%	10,53%	57,89%
Servicios AVANZADOS de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (FUNDACIÓN REGIONAL)	15,79%	0,00%	21,05%	5,26%	57,89%
Servicios AVANZADOS de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (PROMOCIÓN DE LA INTERMODALIDAD)	0,00%	10,53%	21,05%	10,53%	57,89%
Servicios AVANZADOS de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (VENTANILLA ÚNICA PARA EL TRANSPORTE)	5,26%	0,00%	31,58%	10,53%	52,63%

Continúa

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 organizaciones consultadas, empresariales y sindicales)



Continuación	poco acertada	algo acertada	correcta	totalmente acertada	se desconoce
Servicios AVANZADOS de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (CONCENTRACIÓN EMPRESARIAL)	15,79%	10,53%	15,79%	10,53%	47,37%
Desarrollo reglamentario del Modelo CyLOG	0,00%	5,26%	21,05%	0,00%	73,68%
Impacto medio -ambiental del desarrollo del Modelo CyLOG en sus distintos enclaves logísticos (ámbito local /provincial)	0,00%	0,00%	21,05%	0,00%	78,95%
Impacto medio -ambiental del desarrollo del Modelo CyLOG en el enclave logístico regional (central)	0,00%	0,00%	15,79%	0,00%	84,21%
Los plazos temporales definidos para la ejecución de las inversiones en los distintos enclaves logísticos	15,79%	5,26%	31,58%	0,00%	47,37%
La figura de la Asociación CyLOG	31,58%	10,53%	31,58%	0,00%	26,32%
La participación de las organizaciones empresariales del sector más representativas	57,89%	0,00%	15,79%	10,53%	15,79%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 organizaciones consultadas, empresariales y sindicales)

Tan sólo se llega a valorar: de forma correcta, la distribución geográfica de los distintos enclaves logísticos; de forma poco correcta, el grado de participación otorgado a las organizaciones empresariales del sector; a medio camino se queda la valoración de la figura de la Asociación CyLOG, entre poco acertada y correcta.

4.2.4. Nivel de desarrollo del Modelo CyLOG y compromiso del sector del transporte de Castilla y León en el horizonte temporal de su ejecución

Pregunta: *El horizonte de finalización /ejecución del Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística es, el año 2015 ¿Cómo valoran, a juicio de su organización, el nivel de desarrollo del proyecto y compromiso del sector del transporte de mercancías con el Modelo?*

Las organizaciones consultadas prevén que el Modelo de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística de Castilla y León (Modelo CyLOG), estará ejecutado, en el horizonte temporal previsto para el proyecto (año 2015), en los siguientes niveles:

- Los enclaves logísticos previstos a nivel local /provincial se encontrarán desarrollados al 75%.
- El modelo de enclave logístico regional se encontrará en un nivel de ejecución inferior al 75%.
- El nivel de ocupación de las superficies destinadas a instalaciones y servicios básicos se situará en el intervalo del 50% al 75%.
- El nivel de ocupación de las superficies destinadas a la actividad logística será superior al 75%.
- El nivel de ocupación de las superficies destinadas a servicios a empresas será, de entre un 50% y un 75%.

Cuadro 10
VALORACIÓN Y NIVEL DE COMPROMISO DEL SECTOR DEL TRANSPORTE CON EL MODELO (horizonte de ejecución 2015)

	no es probable	poco probable	sí es probable	es muy probable	no contesta	se desconoce
Se habrán desarrollado el 100% de los enclaves logísticos previstos a nivel local /provincial	47,37%	10,53%	21,05%	5,26%	0,00%	15,79%
Se habrán desarrollado el 75% de los enclaves logísticos previstos a nivel local /provincial	26,32%	15,79%	21,05%	21,05%	0,00%	15,79%
El Modelo de Enclave Logístico Regional estará ejecutado al 100%	47,37%	5,26%	26,32%	5,26%	0,00%	15,79%
El Modelo de Enclave Logístico Regional estará ejecutado al 75%	26,32%	21,05%	26,32%	10,53%	0,00%	15,79%

Continúa

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 organizaciones consultadas, empresariales y sindicales)



Continuación	no es probable	poco probable	sí es probable	es muy probable	no contesta	se desconoce
El nivel de ocupación de las superficies destinadas a instalaciones y servicios básicos (vigilancia y seguridad, zona pública y comercial, aparcamiento, servicios a vehículos, edificio administrativo, etc..) alcanzará al 100%	47,37%	0,00%	36,84%	5,26%	0,00%	10,53%
El nivel de ocupación de las superficies destinadas a instalaciones y servicios básicos (vigilancia y seguridad, zona pública y comercial, aparcamiento, servicios a vehículos, edificio administrativo, etc..) alcanzará el 75%	36,84%	10,53%	26,32%	15,79%	0,00%	10,53%
El nivel de ocupación de las superficies destinadas a instalaciones y servicios básicos (vigilancia y seguridad, zona pública y comercial, aparcamiento, servicios a vehículos, edificio administrativo, etc..) alcanzará el 50%	31,58%	15,79%	26,32%	15,79%	5,26%	5,26%
El nivel de ocupación de las superficies destinadas a la logística alcanzará al 100%	52,63%	21,05%	15,79%	0,00%	0,00%	10,53%
El nivel de ocupación de las superficies destinadas a la logística alcanzará al 75%	36,84%	5,26%	31,58%	15,79%	0,00%	10,53%
El nivel de ocupación de las superficies destinadas a la logística alcanzará al 50%	31,58%	15,79%	26,32%	15,79%	5,26%	5,26%
El nivel de ocupación de las superficies destinadas a los servicios a las empresas alcanzará al 100%	52,63%	10,53%	21,05%	5,26%	0,00%	10,53%
El nivel de ocupación de las superficies destinadas a los servicios a las empresas alcanzará al 75%	36,84%	5,26%	36,84%	15,79%	0,00%	5,26%
El nivel de ocupación de las superficies destinadas a los servicios a las empresas alcanzará al 50%	21,05%	15,79%	31,58%	15,79%	5,26%	10,53%
Los servicios avanzados del Modelo CyLOG (formación regional, centrales de compras, sociedades logísticas, teléfono del transportista, fundación regional o la Ventanilla única del transporte) estarán desarrollados en un porcentaje superior al 50%	26,32%	5,26%	47,37%	10,53%	0,00%	10,53%
Los servicios avanzados del Modelo CyLOG (formación regional, centrales de compras, nuevas tecnologías y trazabilidad, sociedades logísticas, teléfono del transportista, fundación regional o la Ventanilla única del transporte) estarán desarrollados en un porcentaje inferior al 50%	36,84%	21,05%	26,32%	5,26%	0,00%	10,53%
El nivel de penetración de la intermodalidad en CyL como consecuencia de la implantación del Modelo CyLOG, no cumplirá las expectativas marcadas con el proyecto y dentro de los propósitos definidos por la UE y el Ministerio de Fomento en sus planes estratégicos para el sector del ttes.	26,32%	21,05%	26,32%	5,26%	0,00%	21,05%
El nivel de penetración de la intermodalidad en CyL como consecuencia de la implantación del Modelo CyLOG, se moverá en niveles aceptables, dentro de los propósitos definidos por la UE y el Ministerio de Fomento, en sus planes estratégicos para el sector del ttes.	10,53%	15,79%	47,37%	5,26%	0,00%	21,05%
El desarrollo del Modelo CyLOG logrará satisfacer plenamente las necesidades en materia de infraestructuras demandadas por el transporte de mercancías por carretera de Castilla y León	21,05%	36,84%	31,58%	0,00%	0,00%	10,53%
El desarrollo del Modelo CyLOG logrará satisfacer plenamente las necesidades en materia de infraestructuras demandadas por los operadores de transporte de Castilla y León	21,05%	42,11%	31,58%	0,00%	0,00%	5,26%
El desarrollo del Modelo CyLOG logrará satisfacer plenamente las necesidades en materia de infraestructuras demandadas por la industria manufacturera de Castilla y León	15,79%	26,32%	47,37%	0,00%	0,00%	10,53%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 organizaciones consultadas, empresariales y sindicales)

- Los servicios avanzados previstos estarán desarrollados en un porcentaje superior al 50%.
- Los niveles de penetración de la intermodalidad en Castilla y León, como consecuencia de la implantación del Modelo CyLOG, se moverán en niveles aceptables, dentro de los propósitos definidos por la UE y el Ministerio de Fomento, en sus planes estratégicos para el sector del transporte.
- El desarrollo del Modelo CyLOG no logrará satisfacer plenamente las necesidades en materia de infraestructuras demandadas por el transporte de mercancías por carretera de Castilla y León.
- El desarrollo del Modelo CyLOG no logrará satisfacer plenamente las necesidades en materia de infraestructuras demandadas por los operadores de transporte de Castilla y León.
- El desarrollo del Modelo CyLOG logrará satisfacer parcialmente las necesidades en materia de infraestructuras demandadas por la industria manufacturera de Castilla y León.

4.2.5. Análisis del impacto sobre sector del transporte de mercancías por carretera de la progresiva implantación del Modelo CyLOG

❖ Punto de vista de la evolución sectorial /empresarial

Pregunta: Desde el punto de vista sectorial /empresarial ¿Cómo valora, a juicio de su organización, que puede ser la evolución del sector del transporte de mercancías en Castilla y León en los próximos años (horizonte temporal 2011)? ¿Y el impacto que sobre el propio sector puede tener la progresiva implantación del Modelo CyLOG en sus desarrollos provinciales y desarrollo regional (enclave logístico central)?

Difícilmente se podrá llegar a valorar en el momento actual, no sólo ya entre las organizaciones consultadas, sino tampoco entre las empresas contactadas, el grado de influencia que sobre la evolución del sector pudiera llegar a tener la progresiva implantación del modelo de infraestructuras complementarias propuesto, máxime cuando el mismo se encuentra en su primera fase de desarrollo (horizonte 2015).

La **influencia del Modelo CyLOG propuesto**, desde el punto de vista de la **evolución empresarial**, se logra intuir en:

- Los **procesos de concentración empresarial**, tanto de empresas transportistas, como de operadores de transporte.
- La incorporación de **mayores niveles de especialización de la actividad**, al dotar a ésta de las infraestructuras y servicios necesarios.
- El **incremento del tamaño medio de las estructuras empresariales**.

Mientras que, desde el punto de vista de la **evolución del sector**, aspectos como la paulatina incorporación del ferrocarril, el avión y la intermodalidad, al transporte de mercancías regional, a pesar de no mostrar un especial optimismo sobre la probabilidad en su desarrollo en el medio plazo, por el contrario, sí le otorga una influencia destacable al Modelo CyLOG propuesto aquellos que sí lo consideran probable o muy probable.



Cuadro 11 IMPACTO SOBRE EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE LA PROGRESIVA IMPLANTACIÓN DEL MODELO CyLOG PUNTO DE VISTA DE LA EVOLUCIÓN SECTORIAL /EMPRESARIAL						
Variables analizadas	Evolución sectorial		Influencia del modelo CyLOG			
			nula influencia	alguna influencia	mucho influencia	se desconoce
Empresas transportistas						
Paulatina desaparición de empresas	no es probable	15,79%	66,67%	33,33%	0,00%	0,00%
	sí es probable	52,63%	60,00%	20,00%	10,00%	10,00%
	es muy probable	31,58%	33,33%	33,33%	33,33%	0,00%
Proceso de concentración empresarial	no es probable	15,79%	33,33%	33,33%	0,00%	33,33%
	sí es probable	47,37%	22,22%	66,67%	11,11%	0,00%
	es muy probable	31,58%	33,33%	33,33%	33,33%	0,00%
Paulatino incremento del número medio de vehículos /autorizaciones (tamaño empresarial)	no es probable	10,53%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	sí es probable	52,63%	40,00%	50,00%	0,00%	10,00%
	es muy probable	36,84%	57,14%	42,86%	0,00%	0,00%
Paulatina aparición de nuevas empresas	no es probable	68,42%	61,54%	23,08%	7,69%	7,69%
	sí es probable	26,32%	20,00%	80,00%	0,00%	0,00%
	es muy probable	5,26%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Mayores niveles de especialización	no es probable	5,26%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	sí es probable	47,37%	33,33%	33,33%	22,22%	11,11%
	es muy probable	47,37%	33,33%	55,56%	11,11%	0,00%
Operadores de transporte						
Paulatina desaparición de operadores	no es probable	68,42%	69,23%	7,69%	7,69%	15,38%
	sí es probable	21,05%	25,00%	25,00%	50,00%	0,00%
	es muy probable	10,53%	50,00%	0,00%	50,00%	0,00%
Proceso de concentración empresarial	no es probable	21,05%	75,00%	0,00%	0,00%	25,00%
	sí es probable	57,89%	9,09%	54,55%	27,27%	9,09%
	es muy probable	21,05%	75,00%	0,00%	25,00%	0,00%
Paulatino incremento del tamaño medio de las estructuras empresariales	no es probable	10,53%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%
	sí es probable	68,42%	15,38%	69,23%	0,00%	15,38%
	es muy probable	21,05%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%
Aparición de nuevos operadores	no es probable	47,37%	55,56%	33,33%	11,11%	0,00%
	sí es probable	42,11%	12,50%	62,50%	0,00%	25,00%
	es muy probable	10,53%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%
Mayores niveles de especialización	no es probable	5,26%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	sí es probable	52,63%	20,00%	60,00%	10,00%	10,00%
	es muy probable	42,11%	50,00%	12,50%	25,00%	12,50%
Aspectos sectoriales						
Paulatina incorporación del transporte por ferrocarril a la red de transporte de mercancías regional	no es probable	42,11%	50,00%	25,00%	12,50%	12,50%
	sí es probable	31,58%	16,67%	50,00%	16,67%	16,67%
	es muy probable	26,32%	0,00%	40,00%	60,00%	0,00%
Paulatina incorporación del transporte aéreo a la red de transporte de mercancías regional	no es probable	68,42%	69,23%	15,38%	0,00%	15,38%
	sí es probable	31,58%	16,67%	83,33%	0,00%	0,00%
	es muy probable	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Paulatina implantación de la intermodalidad en el transporte de mercancías	no es probable	15,79%	66,67%	33,33%	0,00%	0,00%
	sí es probable	52,63%	20,00%	70,00%	0,00%	10,00%
	es muy probable	31,58%	0,00%	50,00%	50,00%	0,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 organizaciones consultadas, empresariales y sindicales). No se recogen los porcentajes correspondientes a ns /nc.



❖ punto de vista de la evolución económico /empresarial

Pregunta: Desde el punto de vista económico /empresarial ¿Cómo valora, a juicio de su organización, que puede ser la evolución del sector del transporte de mercancías en Castilla y León en los próximos años (horizonte temporal 2011)? ¿Y el impacto que sobre el propio sector puede tener la progresiva implantación del Modelo CyLOG en sus desarrollos provinciales y desarrollo regional (enclave logístico central)?

Cuadro 12 IMPACTO SOBRE EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE LA PROGRESIVA IMPLANTACIÓN DEL MODELO CyLOG PUNTO DE VISTA DE LA EVOLUCIÓN ECONÓMICO /EMPRESARIAL						
Variables analizadas	Evolución sectorial	Influencia del modelo CyLOG				
		nula influencia	alguna influencia	mucha influencia	se desconoce	
Empresas transportistas						
Paulatina pérdida de competitividad	no es probable	52,63%	80,00%	20,00%	0,00%	0,00%
	sí es probable	31,58%	33,33%	33,33%	33,33%	0,00%
	es muy probable	5,26%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Paulatino incremento de la competitividad	no es probable	21,05%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	sí es probable	47,37%	33,33%	66,67%	0,00%	0,00%
	es muy probable	15,79%	0,00%	33,33%	66,67%	0,00%
Paulatina disminución de los km. anuales recorridos	no es probable	15,79%	66,67%	33,33%	0,00%	0,00%
	sí es probable	57,89%	45,45%	45,45%	9,09%	0,00%
	es muy probable	26,32%	40,00%	20,00%	40,00%	0,00%
Paulatino incremento de los km. anuales recorridos	no es probable	84,21%	62,50%	25,00%	12,50%	0,00%
	sí es probable	10,53%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%
	es muy probable	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Paulatina disminución de las toneladas anuales transportadas	no es probable	57,89%	36,36%	45,45%	18,18%	0,00%
	sí es probable	21,05%	75,00%	25,00%	0,00%	0,00%
	es muy probable	15,79%	33,33%	33,33%	33,33%	0,00%
Paulatino incremento de las toneladas anuales transportadas	no es probable	36,84%	71,43%	0,00%	28,57%	0,00%
	sí es probable	47,37%	22,22%	66,67%	11,11%	0,00%
	es muy probable	10,53%	50,00%	0,00%	50,00%	0,00%
Paulatina disminución de las tarifas aplicadas	no es probable	84,21%	56,25%	37,50%	6,25%	0,00%
	sí es probable	15,79%	33,33%	33,33%	33,33%	0,00%
	es muy probable	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Paulatino incremento de las tarifas aplicadas	no es probable	15,79%	33,33%	33,33%	33,33%	0,00%
	sí es probable	63,16%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%
	es muy probable	15,79%	66,67%	33,33%	0,00%	0,00%
Mayores niveles de especialización en los servicios de transporte por carretera prestados	no es probable	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	sí es probable	57,89%	36,36%	45,45%	18,18%	0,00%
	es muy probable	36,84%	14,29%	57,14%	28,57%	0,00%
Paulatina incorporación de servicios avanzados al transporte de mercancías (agencia, almacenamiento, depósito, etc..)	no es probable	10,53%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%
	sí es probable	42,11%	25,00%	62,50%	12,50%	0,00%
	es muy probable	42,11%	0,00%	37,50%	62,50%	0,00%

Continúa

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 organizaciones consultadas, empresariales y sindicales). No se recogen los porcentajes correspondientes a ns /nc.



Variables analizadas	Evolución sectorial		Influencia del modelo CyLOG			
			nula influencia	alguna influencia	mucha influencia	se desconoce
Operadores de transporte						
Paulatina pérdida de competitividad	no es probable	63,16%	66,67%	33,33%	0,00%	0,00%
	sí es probable	15,79%	33,33%	66,67%	0,00%	0,00%
	es muy probable	10,53%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%
Paulatino incremento de la competitividad	no es probable	31,58%	50,00%	33,33%	16,67%	0,00%
	sí es probable	42,11%	37,50%	62,50%	0,00%	0,00%
	es muy probable	15,79%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%
Paulatina disminución de las toneladas anuales gestionadas	no es probable	31,58%	50,00%	33,33%	16,67%	0,00%
	sí es probable	42,11%	37,50%	62,50%	0,00%	0,00%
	es muy probable	15,79%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%
Paulatino incremento de las toneladas anuales gestionadas	no es probable	5,26%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%
	sí es probable	78,95%	20,00%	66,67%	13,33%	0,00%
	es muy probable	10,53%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%
Paulatina disminución de las tarifas aplicadas	no es probable	89,47%	52,94%	47,06%	0,00%	0,00%
	sí es probable	5,26%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%
	es muy probable	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Paulatino incremento de las tarifas aplicadas	no es probable	10,53%	0,00%	50,00%	50,00%	0,00%
	sí es probable	78,95%	46,67%	46,67%	6,67%	0,00%
	es muy probable	10,53%	0,00%	50,00%	0,00%	50,00%
Mayores niveles de especialización en los servicios logísticos prestados	no es probable	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	sí es probable	47,37%	11,11%	77,78%	11,11%	0,00%
	es muy probable	52,63%	10,00%	60,00%	20,00%	10,00%
Paulatina incorporación de nuevos servicios avanzadas en la gestión de cargas (fraccionamiento y consolidación, customización, picking,)	no es probable	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	sí es probable	36,84%	0,00%	85,71%	0,00%	14,29%
	es muy probable	63,16%	16,67%	50,00%	25,00%	8,33%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 organizaciones consultadas, empresariales y sindicales). No se recogen los porcentajes correspondientes a ns /nc.

Al igual que sucede con la valoración desde el punto de vista empresarial /sectorial, difícilmente se podrá llegar a valorar en el momento actual, el grado de influencia, que sobre la evolución económico /empresarial del sector, pudiera llegar a tener la progresiva implantación del modelo de infraestructuras complementarias propuesto.

Sin embargo, sí se llega a otorgar una destacable **influencia al Modelo CyLOG propuesto**, en aquellos factores y variables que favorecen la competitividad económica /empresarial al sector:

- En el **incremento de la competitividad**.
- En la **incorporación de mayores niveles de especialización en los servicios prestados y en la incorporación de servicios de alto valor añadido**. Se le otorga una destacada influencia al modelo proyectado.
- En el **incremento de las toneladas medias gestionadas /transportadas y disminución de los kilómetros anuales recorridos**.
- En el paulatino **aumento de las tarifas aplicadas**.

❖ punto de vista de la evolución laboral

Pregunta: Desde el punto de vista laboral ¿Cómo valora, a juicio de su organización, que puede ser la evolución del sector del transporte de mercancías en Castilla y León en los próximos años (horizonte temporal 2011)? ¿Y el impacto que sobre el propio sector puede tener la progresiva implantación del Modelo CyLOG en sus desarrollos provinciales y desarrollo regional (enclave logístico central)?

En cuanto a la evolución del sector desde el punto laboral, la influencia del modelo de infraestructuras propuesto será sensiblemente menor.

Cuadro 13 IMPACTO SOBRE EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE LA PROGRESIVA IMPLANTACIÓN DEL MODELO CyLOG PUNTO DE VISTA DE LA EVOLUCIÓN LABORAL						
Variables analizadas	Evolución sectorial	Influencia del modelo CyLOG				
		nula influencia	alguna influencia	mucha influencia	se desconoce	
Empresas transportistas						
Paulatina pérdida de trabajo asalariado	no es probable	73,68%	85,71%	7,14%	0,00%	7,14%
	sí es probable	26,32%	40,00%	40,00%	20,00%	0,00%
	es muy probable	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Paulatina desaparición de la figura del autónomo /autopatrón	no es probable	10,53%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	sí es probable	52,63%	40,00%	50,00%	0,00%	10,00%
	es muy probable	36,84%	57,14%	28,57%	14,29%	0,00%
Paulatino incremento de puestos de trabajo asalariado	no es probable	15,79%	33,33%	33,33%	0,00%	33,33%
	sí es probable	68,42%	53,85%	38,46%	0,00%	7,69%
	es muy probable	15,79%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%
Mayores niveles de exigencia en cualificación y especialización entre el personal laboral	no es probable	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	sí es probable	42,11%	37,50%	62,50%	0,00%	0,00%
	es muy probable	57,89%	45,45%	27,27%	18,18%	9,09%
Operadores de transporte						
Paulatina pérdida de trabajo asalariado	no es probable	73,68%	71,43%	21,43%	0,00%	7,14%
	sí es probable	21,05%	25,00%	50,00%	25,00%	0,00%
	es muy probable	5,26%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%
Paulatino incremento de puestos de trabajo asalariado	no es probable	21,05%	50,00%	25,00%	25,00%	0,00%
	sí es probable	52,63%	30,00%	60,00%	0,00%	10,00%
	es muy probable	26,32%	60,00%	20,00%	20,00%	0,00%
Mayores niveles de exigencia en cualificación y especialización entre el personal laboral	no es probable	5,26%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%
	sí es probable	52,63%	40,00%	60,00%	0,00%	0,00%
	es muy probable	42,11%	50,00%	0,00%	37,50%	12,50%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 organizaciones consultadas, empresariales y sindicales). No se recogen los porcentajes correspondientes a ns /nc.

4.2.6. análisis dafo sobre el Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística de Castilla y León

A pesar del escaso conocimiento y valoración del Modelo CyLOG por parte de las organizaciones consultadas, salvo en contadas ocasiones, se creyó conveniente llegar a identificar las potenciales ventajas y los eventuales inconvenientes que presentaba el diseño, planificación y desarrollo del modelo, a partir de un análisis DAFO.

Pregunta: *Identificación de ventajas y desventajas del Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística de Castilla y León. Análisis DAFO (debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades).*

	Debilidades	Amenazas	
Debilidades	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Falta de compromiso sectorial con el proyecto. ❖ Ausencia de información. ❖ Ausencia de consenso con las organizaciones representativas del sector en el diseño, planificación y desarrollo del proyecto. ❖ Ubicación de alguno de los enclaves logísticos locales /provinciales. ❖ Modelo de gestión proyectado ❖ Estructura accionarial de la entidad gestora de cada enclave proyecto. ❖ Ausencia de espacios en propiedad para las empresas. 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Intervencionismo de la Administración Pública Regional en el desarrollo de los modelos de servicios avanzados. ❖ Competencia desleal sectorial. ❖ Colusión empresarial. ❖ Exclusividad del modelo. ❖ Aparición de operadores externos. ❖ Existencia de de macro-proyectos de desarrollos logísticos integrales en áreas de competencia geográfica. 	Amenazas
Fortalezas	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Implantación geoestratégica del modelo. ❖ Red de infraestructuras para el transporte y la logística regional. ❖ Concentración empresarial. ❖ Tutela del Modelo por la Administración Regional. ❖ Apoyo financiero institucional. ❖ Planes sectoriales (Unión Europea, Plan PETRA, etc...). 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Crecimiento económico. ❖ Modernización de las estructuras empresariales sectoriales. ❖ Figura del operador logístico regional. Castilla y León adolece de disponer de un referente nacional en materia de logística. ❖ Argumentos de competitividad. ❖ Cobertura de necesidades logísticas en la promoción e implantación de la actividad industrial. 	Oportunidades
	Fortalezas	Oportunidades	

4.3. Demandas del sector del transporte de mercancías por carretera de CyL

Pregunta: Identificación de necesidades del sector del transporte de mercancías por carretera de Castilla y León en materia de infraestructuras ordinarias y complementarias.

Estructuras e infraestructuras de la red viaria regional	
Demandas	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Fortalecer la comunicación regional, tanto en los ejes transversales, como en los ejes longitudinales. ❖ Mejora de la red principal de carreteras regional. Acceso por vías rápidas a todos los principales núcleos de población de Castilla y León (capitales de provincia y términos municipales de desarrollo económico - empresarial). ❖ Mejora de la red secundaria de carreteras regional. Firmes, arcenes, señalizaciones, etc.. ❖ Descongestión de las vías urbanas mediante el desarrollo de radiales y circunvalaciones exteriores de primer y segundo nivel para facilitar el tránsito del transporte de mercancías a sus zonas de origen y destino. ❖ Habilitar en la red de carreteras zonas de descanso y servicios para el transporte, posicionadas de forma estratégica.

Centros y terminales de transporte	
Demandas	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Adecuación a las necesidades del transporte de mercancías por carretera de los desarrollos de infraestructuras y servicios. La empresa transportista demanda servicios e infraestructuras para el transporte: zonas de aparcamiento, viales, lavaderos de vehículos y servicios auxiliares. ❖ Ubicación. Localización de los centros y terminales en punto próximos a los desarrollos económicos - empresariales (polígonos industriales, parques empresariales, etc..). ❖ Desarrollos privados de proyectos de concentración empresarial.

Modelo de gestión empresarial	
Demandas	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Apoyo público institucional al cambio de la cultura empresarial en el sector del transporte de mercancías por carretera. ❖ Modernización de las estructuras empresariales. ❖ Innovación y nuevas tecnologías. ❖ Sociedad de la información. ❖ Concentración empresarial. ❖ Fortalecimiento de las organizaciones empresariales representativas del sector.

Empleo y formación	
Demandas	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Conductores profesionales: formación y cualificación. ❖ Formación sectorial ad hoc. Diseñada, controlada, supervisada y desarrollada por el sector. ❖ Formación reglada. ❖ Reciclaje profesional.

Reglamentación e instrumentos sancionadores

Demandas

- ❖ Flexibilizar y objetivizar la interpretación normativa - sancionadora. Existe una alarmante desproporcionalidad entre la infracción cometida y la sanción aplicada para el transporte de mercancías por carretera.
- ❖ Inspecciones preventivas de tipo informativas.
- ❖ Carnet profesional.
- ❖ Información reglamentaria.
- ❖ Información sancionadora.
- ❖ Regulación de las actividades de carga y descarga.
- ❖ Juntas arbitrales.
- ❖ Mayores niveles de inspección y control de las actividades de competencia desleal en el sector (dumping).
- ❖ Armonizar a nivel nacional el calendario de tránsito del transporte de mercancías por carretera. Restricciones circulatorias.
- ❖ Regulación de las relaciones contractuales entre transporte de mercancías por carretera y la actividad desarrollada por los operadores logísticos (colusión).

Informativas

Demandas

- ❖ Mejorar la imagen social del sector de transporte de mercancías por carretera regional.
- ❖ Políticas informativas regionales. Mejorar los procesos de comunicación bidireccional con la Administración Regional.
- ❖ Información estacional. Periodos de conflictividad circulatoria (días festivos, nevadas, cortes temporales de carretera, etc...). Organismo gestor de incidencias circulatorias regional.
- ❖ Proyecto de buenas prácticas empresariales para el sector del transporte de mercancías por carretera.
- ❖ Web regional del transporte de mercancías por carretera.

5. **a**nálisis de la información cuantitativa

5.1. Estructura empresarial del transporte de mercancías por carretera de CyL

Castilla y León cuenta con 9.551 empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera de servicio público ó empresas transportistas y con 317 empresas que se constituyen como operadores del transporte, es decir, aquellas empresas que disponen de autorización para ejercer actividades de agencia de transporte de mercancías, de transitario o de almacenista - distribuidor.

Se analizan, tanto en la empresa transportista, como en el operador de transporte, parámetros básicos como son: el tamaño de la empresa por la actividad desarrollada; el tamaño de la empresa por estructura laboral; la tipología de la actividad; superficie dedicada.

5.1.1. Estructura de las empresas de transporte de mercancías por carretera de CyL

❖ tamaño de la empresa transportista de Castilla y León por actividad

Castilla y León cuenta con **9.551 empresas dedicadas al transporte de mercancías por carretera de servicio público ó empresas transportistas**, el 68,80% de las cuales prestan servicio público pesado (6.571) y el 30,92% de servicio público ligero (2.953), ocupando el quinto puesto en el ranking nacional, con una cuota de mercado del 7,15%.



Ministerio de Fomento

Empresas Transportistas de Mercancías

Distribución por Comunidad Autónoma y Actividad

Fecha: 04-05-2007

Comunidad Autónoma	SERVICIO PÚBLICO					Total	SERVICIO PRIVADO		
	Pesado	Ligero	S.Ligero	A.S.C.I.	A.S.C.X		Mercancías	Mixto	Total
ANDALUCIA	11.950	7.345	1.129	31	37	20.492	14.307	15	14.322
ARAGON	2.624	1.962	0	8	5	4.599	2.600	8	2.608
ASTURIAS	2.463	1.432	0	18	0	3.913	1.574	4	1.578
BALEARES	1.053	937	0	8	9	2.007	1.246	12	1.258
CANARIAS	2.254	2.526	0	50	9	4.839	24.350	1.300	25.650
CANTABRIA	1.639	652	0	6	0	2.297	1.145	5	1.150
CASTILLA Y LEON	6.571	2.953	0	20	7	9.551	8.033	49	8.082
CASTILLA-LA MANCHA	5.709	2.416	0	24	2	8.151	6.535	17	6.552
CATALUÑA	11.744	11.775	2.142	46	52	25.759	9.082	7	9.089
CEUTA	25	32	0	0	0	57	34	0	34
EXTREMADURA	2.023	1.168	0	4	7	3.202	2.671	33	2.704
GALICIA	5.360	2.588	0	26	19	7.993	6.494	14	6.508
LA RIOJA	622	303	0	4	1	930	917	6	923
MADRID	5.176	7.747	0	69	36	13.028	5.438	60	5.498
MELILLA	16	53	0	0	0	69	32	0	32
MURCIA	3.508	1.499	0	11	19	5.037	3.585	20	3.605
NAVARRA	2.066	1.104	0	3	3	3.176	1.292	9	1.301
PAIS VASCO	4.785	3.616	0	31	3	8.435	2.525	26	2.551
VALENCIA	5.830	4.193	0	60	33	10.116	7.655	16	7.671
TOTAL	75.418	54.301	3.271	419	242	133.651	99.515	1.601	101.116

A.S.C.I. = Alquiler sin conductor vehículo industrial.
A.S.C.X. = Alquiler sin conductor vehículo industrial y turismo.

Cuenta a su vez con un total de 23.418 autorizaciones para el transporte de mercancías de servicio público, de las cuales, 18.306 se corresponden con servicio público para pesado (78,17%), mientras que 5.112 son de servicio público ligero (21,83%), ocupando el quinto lugar del ranking nacional, con una cuota del mercado del 6,58%



Ministerio de Fomento

Transporte de Mercancías. Servicio Público

Vehículos Pesados

Distribución de Autorizaciones por Comunidad Autónoma y Clase
Fecha: 04-05-2007

Comunidad Autónoma	TD-A	MDP-N	MDP-C	MDP-L	MDP-P	MDP-A
ANDALUCIA	0	27.563	4.057	6.008	0	0
ARAGON	0	8.476	776	1.066	0	0
ASTURIAS	0	4.370	585	1.419	0	0
BALEARES	0	1.192	45	3.541	0	0
CANARIAS	3	224	2	971	1	7.839
CANTABRIA	0	3.381	367	712	0	0
CASTILLA Y LEON	0	15.053	1.606	1.647	0	0
CASTILLA-LA MANCHA	0	13.893	1.302	1.251	0	0
CATALUÑA	0	24.776	5.139	8.136	0	0
CEUTA	0	36	7	56	0	0
EXTREMADURA	0	3.466	834	681	0	0
GALICIA	0	10.810	2.122	2.678	3	125
LA RIOJA	0	1.890	97	252	0	0
MADRID	0	15.291	1.227	4.993	0	0
MELILLA	0	8	2	32	0	0
MURCIA	0	10.789	892	1.408	0	0
NAVARRA	0	3.798	601	470	0	0
PAIS VASCO	0	8.884	770	2.172	0	0
VALENCIA	0	23.893	2.511	5.157	0	0
TOTAL	3	177.793	22.942	42.650	4	7.964

N=Nacional, C=Comarcal, L=Local, P=Provincial, A=Autonómico.

Transporte de Mercancías. Servicio Público

Vehículos Ligeros

Distribución de Autorizaciones por Comunidad Autónoma y Clase
Fecha: 04-05-2007

Comunidad Autónoma	MDL-N	MDL-P	MDL-A	MDSL-A
ANDALUCIA	13.830	1	24	1.367
ARAGON	3.543	0	0	0
ASTURIAS	2.256	0	0	0
BALEARES	1.988	0	0	0
CANARIAS	1.105	4	3.993	0
CANTABRIA	1.155	0	0	0
CASTILLA Y LEON	5.112	0	0	0
CASTILLA-LA MANCHA	4.353	0	0	0
CATALUÑA	19.543	0	4	2.501
CEUTA	57	0	0	0
EXTREMADURA	2.043	0	0	0
GALICIA	4.495	27	246	0
LA RIOJA	542	0	0	0
MADRID	16.503	0	0	0
MELILLA	78	0	0	0
MURCIA	3.136	0	0	0
NAVARRA	1.500	0	0	0
PAIS VASCO	5.405	0	0	0
VALENCIA	9.750	0	1	0
TOTAL	96.394	32	4.268	3.868

N=Nacional, P=Provincial, A=Autonómico.

El número medio de autorizaciones por empresa asciende a 2,46, siendo 2,79 autorizaciones de servicio público pesado /empresa y 1,73 autorizaciones de servicio público ligero /empresa. Frente a este dato, la media nacional sitúa el número medio de autorizaciones de servicio público pesado /empresa en 3,33, y en 1,93 autorizaciones de servicio público ligero /empresa, para un total medio de autorizaciones de servicio público /empresa de 2,74.

❖ **tamaño de la empresa transportista de Castilla y León por estructura laboral**

Según los datos publicados por el DIRCE (Directorio Central de Empresas del Instituto Nacional de Estadística), en el año 2006 la estructura empresarial por estrato de asalariado del grupo 602 del CNAE93 (otros tipos de transporte terrestre), donde se encuentra integrado el transporte de mercancías por carretera, era la siguiente:

CNAE 93: 602. Otros tipos de transporte terrestre	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Año 2000	68,67%	28,83%	1,66%	0,85%
Año 2005	59,24%	37,66%	1,81%	1,29%
Año 2006	56,97%	39,88%	1,88%	1,27%

Fuente: Dirce. 2006 (INE)

El 56,97% de las empresas clasificadas en el grupo 602, no cuentan con trabajadores asalariados en el año 2006, mientras que en el año 2005 este porcentaje de empresas en el estrato sin asalariados se situaba en el 59,24%. A principios de siglo, el porcentaje de empresas sin trabajadores asalariados era del 68,67%.

CNAE 93: 602. Otros tipos de transporte terrestre	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Año 2000	--	--	--	--
Año 2005	-13,73%	+30,63%	+9,04%	+51,77%
Año 2006	-17,04%	+38,33%	+13,25%	+49,41%

Fuente: Dirce. 2006 (INE)

Los datos recogidos del estudio vienen a confirmar estos extremos. El 56,13% de las empresas consultadas no cuentan con personal asalariado en su estructura laboral, mientras que en el año 2006 el porcentaje de empresas transportistas consultadas sin trabajadores asalariados era del 57,72%.

El sector del transporte de mercancías por carretera evoluciona hacia una progresiva desaparición de la figura del autoempleo (autopatrón), como vieja reivindicación de modernidad y viabilidad para el sector recogida en los distintos planes desarrollados a nivel nacional, fundamentalmente en el Plan PETRA, y objeto de diversos desarrollos normativos.

Sí espectacular es la disminución experimentada, un 17,04% desde principios de siglo por el estrato sin asalariados, lo es si cabe en mayor medida el incremento experimentado por el estrato de 1 a 9 asalariados, de más de un 38,33% en dicho periodo.

La empresa transportista de Castilla y León cuenta en la actualidad, con una media de 2,73 trabajadores /empresa, de los cuales 1,53 trabajadores lo son asalariados (56,04%) y 1,20 son personal autónomo (43,96%). Por grupos de actividad, la empresa transportista de servicio público pesado, cuenta con una media de 2,82 trabajadores /empresa, 1,62 son trabajadores asalariados (57,45%), mientras que 1,20 son personal autónomo (42,55%), mientras que la empresa transportista de servicio público ligero, cuenta con una media de 2,42 trabajadores por empresa, 1,22 personal asalariado (50,41%) y 1,20 personal autónomo (49,59%).

Grupo de actividad	Año 2007			Año 2006		
	Asalariados	Autónomos	Total	Asalariados	Autónomos	Total
Pesado	1,62	1,20	2,82	1,43	1,19	2,62
Ligero	1,22	1,20	2,42	0,83	1,26	2,09
Total	1,53	1,20	2,73	1,29	1,21	2,50

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

Según estas cifras y de forma aproximada, la población directamente ocupada en sector del transporte de mercancías por carretera de Castilla y León, empresas transportistas, sería de más de 26.000 puestos de trabajo (asalariado + autónomo), para lo que va de año 2007.

El tamaño medio de las empresas transportista de Castilla y León creció en los que va de año, respecto del ejercicio 2006 un 9,20%. Donde se mantiene de forma estable la estructura de personal autónomo y se incrementa en un 18,60% la estructura de personal asalariado.

Grupo de actividad	Periodo 2006 /07		
	Asalariados	Autónomos	Total
Pesado	+13,28%	+0,84%	+7,64%
Ligero	+46,99%	-5,00%	+15,79%
Total	+18,60%	-0,83%	+9,20%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

Por grupos de actividad, el mayor crecimiento interanual se produce entre las empresas de

servicio público ligero, crece un 15,79% sobre el ejercicio 2006 y fundamentalmente lo hace en la estructura de personal asalariado (46,99%), mientras que decrece el tamaño de personal autónomo en un 5,00%.

La empresa transportista de **servicio público pesado**, experimenta un crecimiento en el periodo 2006 /2007 del 7,64%, con un crecimiento del 13,28% en la estructura de personal asalariado y un 0,84% en la estructura de personal autónomo.



Por **departamentos de actividad empresarial**, el 91,13% del personal de las empresas transportistas de Castilla y León está dedicado a labores de conducción /transporte, un 6,16% a gerencia /administración, mientras que un 1,48% a trabajos de logística /almacén.

Cuadro 18 ESTRUCTURA LABORAL DE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CYL por departamento de actividad empresarial (año 2007)						
Grupo de actividad	Gerencia /administración	Conducción /transporte	Logística /almacén	Taller	Otros	Total
Pesado	6,27%	92,79%	0,63%	0,00%	0,31%	100,00%
Ligero	5,75%	85,06%	4,60%	3,45%	1,15%	100,00%
Total	6,16%	91,13%	1,48%	0,74%	0,49%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

Por **grupos de actividad**, la empresa transportista de servicio público pesado emplea al 92,79% de la plantilla en labores de conducción /transporte, mientras que un 6,27% está dedicado a trabajo de gerencia /administración. En la empresa transportista de servicio público ligero, el porcentaje de personal dedicado a labores de conducción /transporte (85,06%) es sensiblemente inferior a la media del sector, mientras que un 4,60% del personal se encuentra dedicado a labores de logística /almacén.

❖ la empresa transportista de Castilla y León por tipología de la actividad

El 81,45% de las empresas transportistas de Castilla y León se dedican única y exclusivamente al transporte de mercancías por carretera de tránsito nacional, frente a un 18,55% que combina el transporte nacional con el internacional, porcentaje éste que alcanza al 20,91% de las empresas transportistas de servicio público pesado y al 13,27% de las empresas de servicio público ligero.

Cuadro 19 TIPOLOGÍA DE LA ACTIVIDAD ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CASTILLA Y LEÓN por grupo de actividad y por tamaño de la empresa								
	Totales		Grupo de actividad		Tamaño de la empresa			
	Frecuencia	%	Pesado	Ligero	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Sólo transporte nacional	259	81,45%	79,09%	86,73%	91,86%	75,86%	43,75%	42,86%
Transporte nacional e internacional	59	18,55%	20,91%	13,27%	8,14%	24,14%	56,25%	57,14%
Total	318	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

Por **tamaño de la empresa**, a mayor tamaño mayor presencia de tránsito internacional. El 57,14% de las empresas que cuentan con más de 20 trabajadores asalariados, combinan el transporte nacional con el internacional, porcentaje que se sitúa en el 56,25% entre las empresas de 10 a 19 trabajadores asalariados.

Entre las empresas transportistas sin trabajadores asalariados, tan sólo el 8,14% de los empresarios consultados transitan internacionalmente.

❖ **la empresa transportista de Castilla y León por superficie dedicada a la actividad**

El 53,14% de las empresas transportistas de Castilla y León tienen localizado su centro de trabajo en su propio domicilio personal. Porcentaje éste al que si sumamos el 11,01%, correspondiente a todos aquellos que utilizan los servicios de parking de los centros de transporte /terminales de transporte, pero que no tiene ubicación de centro de trabajo en el propio centro de transporte /Terminal de transporte, este porcentaje alcanzaría al **64,15% de los empresarios transportistas que consultados, no disponen de centro de trabajo más allá de su domicilio personal.**

Por **grupo de actividad**, el porcentaje agregado de empresas transportistas que no disponen de centro de trabajo, sino que éste es su domicilio personal, alcanza al 69,09% de los empresarios consultados que prestan servicio público pesado y al 53,06% entre aquellos que prestan servicio público ligero.

Por **tamaño de la empresa**, lógicamente **a medida que se incrementa el tamaño, mayor es el porcentaje de empresas que tienen ubicado su centro de trabajo en un polígono industrial o en una zona urbana y por lo tanto menor el porcentaje de empresas que no cuenta con centro de trabajo o lo tienen ubicado en su domicilio personal.**

Cuadro 20
UBICACIÓN DE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CASTILLA Y LEÓN
por grupo de actividad y por tamaño de la empresa

	Totales		Grupo de actividad		Tamaño de la empresa			
	Frecuencia	%	Pesado	Ligero	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Polígono industrial	61	19,18%	18,18%	21,43%	7,56%	28,45%	56,25%	42,86%
Área urbana	34	10,69%	7,73%	17,35%	9,30%	8,62%	18,75%	35,71%
Centro Transporte /Terminal de transporte	35	11,01%	15,45%	1,02%	16,28%	6,03%	0,00%	0,00%
No se dispone de centro de trabajo ó este es el domicilio personal	169	53,14%	53,64%	52,04%	63,37%	50,86%	6,25%	0,00%
Otros	19	5,97%	5,00%	8,16%	3,49%	6,03%	18,75%	21,43%
Ns /nc	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Total	318	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

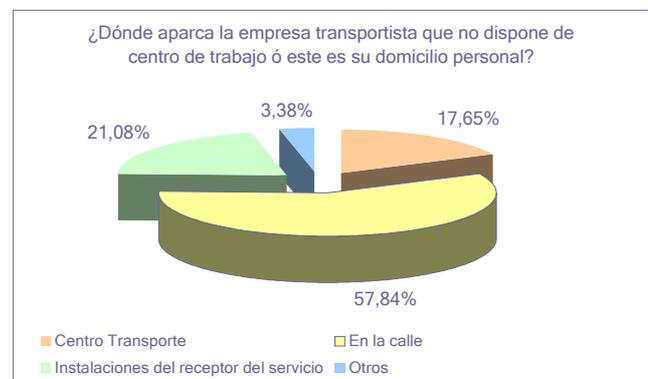
Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

¿Dónde aparca el vehículo la empresa transportista que no dispone de centro de trabajo ó este lo tiene ubicado en su domicilio personal?

Cuadro 21
¿DÓNDE APARCA LA EMPRESA TRANSPORTISTA QUE NO DISPONE DE CENTRO DE TRABAJO Ó ESTE ES SU DOMICILIO PERSONAL?

	Frecuencia	%
Centro de transporte /Terminal de transporte	36	17,65%
En la calle	118	57,84%
En las instalaciones de la empresa para la que presta el servicio	43	21,08%
Otros	7	3,38%
Total	204	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 204 empresas de transporte de mercancías por carretera que no disponen de centro de trabajo y este es su domicilio personal y empresas que aparcan en el centro de transporte)



El 57,84% de las empresas que no disponen de centro de trabajo como tal, sino que hacen uso de su domicilio personal como oficina de trabajo, aparcen sus vehículos en la calle. Un 20,59% lo hace en las instalaciones de la empresa para la que presta el servicio de transporte y un 17,16% utiliza el centro de transporte /Terminal de transporte más próxima.

La superficie media del centro de trabajo de aquellas empresas transportistas que sí disponen, es de 944,53 m² de los cuales, el 61,87% se encuentra dedicado a zona de aparcamiento para vehículos y un 26,21% a zona de almacén. El resto de la superficie se distribuye entre zona de servicios para vehículos y espacio para oficinas administrativas. Un porcentaje elevado de la superficie disponible en los centros de trabajo de las empresas se corresponde a campo sin edificar para la ubicación de los vehículos.

Por grupo de actividad, la superficie media de las empresas transportistas de servicio público pesado alcanza los 1.143,25 m² y para aquellas empresas de servicio público ligero la superficie media se sitúa en los 655,95 m².

Cuadro 22 SUPERFICIE MEDIA DEDICADA A LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS QUE SI DISPONEN DE CENTRO DE TRABAJO superficie media					
Grupo de actividad	Distribución porcentual de la superficie del centro de trabajo				Superficie media (m ²)
	Oficina	Aparcamiento vehículos	Zona de servicios	Almacén /logística	
Pesado					1.143,25 m ²
Ligero					655,95 m ²
Total	4,19%	61,87%	7,62%	26,21%	944,53 m²

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 114 empresas de transporte de mercancías por carretera)

5.1.2. Estructura de los operadores de transporte de Cyl

❖ tamaño de los operadores del transporte de Castilla y León por actividad

Castilla y León cuenta con 317 operadores de transporte (empresas que disponen de la correspondiente autorización administrativa y que habilita a su titular a ejercer las actividades de agencia de transporte de mercancías, de transitario o de almacenista -distribuidor), como tal no existe un grupo de actividad económica que permita clasificar la actividad del operador de transporte, sino que son varios los identificados. Para realizar el presente trabajo se atribuyó, de forma consensuada, la condición de operador de transporte por razón de su clasificación de actividad económica (CNAE93) a las siguientes actividades:

- CNAE93: 6311. manipulación y depósito de mercancías. Donde se incluyen las actividades relacionadas con los servicios de carga y descarga de mercancías.
- CNAE93: 6312. depósito y almacenamiento. Donde se incluyen las actividades de: almacenes frigoríficos; silos y otros almacenes de grano; depósito y almacenamiento de mercancías.
- CNAE93: 6340. organización del transporte de mercancías. Donde se incluyen las actividades de: agencia de transporte y transitarios; otros servicios de mediación del transporte



Ministerio de Fomento

Operadores de Transporte

Distribución de Autorizaciones por Comunidad Autónoma

Fecha: 04-05-2007

Comunidad Autónoma	CENTRAL OT
ANDALUCIA	610
ARAGON	218
ASTURIAS	175
BALEARES	58
CANARIAS	624
CANTABRIA	95
CASTILLA Y LEON	317
CASTILLA-LA MANCHA	260
CATALUÑA	958
CEUTA	6
EXTREMADURA	142
GALICIA	317
LA RIOJA	50
MADRID	500
MELILLA	11
MURCIA	324
NAVARRA	112
PAIS VASCO	466
VALENCIA	666
TOTAL	5.909

Hoy la conjunción de todas o parte de estas actividades clasificadas, así como la tipología del servicio prestado, confieren a la actividad de operador de transporte, aunque no siempre, la condición de operador logístico.

Castilla y León ocupa en el ranking nacional la posición número ocho, con una cuota de mercado por número de operadores del 5,36%.

La variedad de actividades desarrolladas por las empresas que pudieran clasificarse bajo la condición de operador de transporte obliga a un análisis desagregado de su situación de partida. El **95,45% de los operadores se encuentran clasificados en la actividad de organización del transporte de mercancías**, fundamentalmente como agencias de transporte. Además, prácticamente el 100% de los operadores consultados disponen de autorización para el transporte de mercancías por carretera, ya que disponen de vehículos para el desplazamiento de mercancías.

En cuanto a las actividades que permiten identificar y /o clasificar al operador de transporte como operador logístico, o cuanto menos la incorporación a su actividad de servicios vinculados a los procesos de gestión logística, tan solo un **31,82% de los operadores consultados disponen de servicios de manipulación de depósito de mercancías**, mientras que el **depósito y almacenamiento alcanza al 37,88%**.

Cuadro 23
ESTRUCTURA DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE DE CyL

Cnae93	Frecuencia	%
Cnae93. 6024. Transporte de mercancías por carretera	65	98,48%
Cnae93. 6311. Manipulación y depósito de mercancías	21	31,82%
Cnae93. 6312. Depósito y almacenamiento	25	37,88%
Cnae93. 6340. Organización del transporte de mercancías	63	95,45%
Base (66 operadores de transporte consultados)		

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores de transporte)

Para simplificar el proceso de análisis de la información recogida de los operadores de transporte de Castilla y León se agruparon las actividades clasificadas, en dos grupos perfectamente diferenciados, que atienden a las particularidades de las actividades desarrolladas:

- a. Los **operadores de transporte que lo son única y exclusivamente en la organización del transporte de mercancías** (agencia de transporte y /o transitario, ú otros servicios de mediación del transporte). Operan fundamentalmente como agencias de transporte y en menor medida como transitarios y no llegan a prestar servicios de manipulación y depósito de mercancías y /o depósito y almacenamiento de mercancías.
- b. Los **operadores de transporte que lo son por la combinación de cualquiera de las actividades y servicios enumerados, organización del transporte de mercancías y /o manipulación y depósito de mercancías y /o depósito y almacenamiento de mercancías**. Y que por la actividad desarrollada y los servicios prestados pueden llegar a adquirir la condición de operador logístico.

Como se observa en el cuadro adjunto, el **98,48% de los operadores consultados disponen, bien bajo la condición de propios, bien bajo la condición de subcontratados (llámese colaborador) de vehículos para el desplazamiento de mercancías**.

Disponen de flota de vehículos de más de 3.500 Kg el 92,42% de los operadores consultados, mientras que tan solo un 30,30% dispone de flota de vehículos de menos de 3.500 Kg.

El **operador de transporte que dispone de flota de vehículos de más de 3.500 Kg (92,42%)**, cuenta con **21,69 vehículos**, de los cuales 11,33 son de titularidad propia y 10,36 corresponden a subcontratación. Mientras que **aquellos que disponen de flota de vehículos de menos de 3.500 kg (30,30%)**, cuentan con **5,15 vehículos**, de los cuales 3,60 son propios y 1,55 son objeto de subcontratación.

Cuadro 24 FLOTA DE VEHÍCULOS ENTRE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CyL por agrupación de la actividad desarrollada			
Tipo de vehículo para el transporte	Totales	Agrupación de actividad /Nº de vehículos	
	Nº vehículos /empresa	Sólo organización del transporte de mercancías	Organización del transporte y /o depósito y /o manipulación y /o almacenamiento
Vehículo de + 3.500 Kg.			
Vehículos propios	11,33	8,54	15,08
Vehículos subcontratados	10,36	9,80	11,12
Total (disponen de flota de vehículos: 92,42% de operados consultados)	21,69	18,34	26,19
Vehículo de - 3.500 Kg.			
Vehículos propios	3,60	2,88	4,08
Vehículos subcontratado	1,55	0,88	2,00
Total (disponen de flota de vehículos: 30,30% de operados consultados)	5,15	3,75	6,08

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores del transporte)

Por **agrupación de la actividad**. A medida que se incorporan servicios a la actividad de operador de transporte, el **tamaño medio de la empresa por flota de vehículos se incrementa**. Así los operadores de transporte que se dedican única y exclusivamente a la organización del transporte de mercancías disponen de una flota media de vehículos de más de 3.500 kg de 18,34, mientras que aquellos otros operadores que combinan distintos servicios (organización del transporte de mercancías y /o manipulación y depósito de mercancías y /o depósito y almacenamiento de mercancías), cuentan con una estructura media de vehículos de más de 3.500 kg que alcanza los 26,19. Lo mismo sucede con aquellos operadores de transporte que disponen de flota de vehículos de menos de 3.500 kg.



❖ **tamaño del operador de transporte de Castilla y León por estructura laboral**

Según los datos publicados por el DIRCE (Directorio Central de Empresas del Instituto Nacional de Estadística), en el año 2006 la estructura empresarial por estrato de asalariado del grupo 631 y 634 del CNAE93, donde clasificamos a actividad de operador del transporte, era la siguiente:

Cuadro 25 EVOLUCIÓN DEL TAMAÑO DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CYL por estrato asalariado (2000 /06)				
CNAE 93: 631 /634. Manipulación y depósito .../ Organización del transporte	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Año 2000	25,40%	65,08%	5,95%	3,57%
Año 2005	22,45%	63,61%	7,82%	6,12%
Año 2006	25,17%	63,91%	6,62%	4,30%

Fuente: Dirce. 2006 (INE)

El **63,91%** de las empresas clasificadas en los grupos de actividad 6311, 6312 y 6340, cuentan con un tamaño de entre 1 y 9 asalariados, mientras que en el año 2005 este porcentaje, se situaba en el 63,61%. A principios de siglo, el porcentaje de operadores de 1 a 9 trabajadores asalariados era del 65,08%.

Cuadro 26 Variación entre periodos por estrato asalariado (2000 /06)				
CNAE 93: 631 /634. Manipulación y depósito .../ Organización del tte...	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Año 2000	--	--	--	--
Año 2005	-11,61%	-2,26%	+31,43%	+71,43%
Año 2006	-0,91%	-1,80%	+11,26%	+20,45%

Fuente: Dirce. 2006 (INE)

Se observa una evolución desigual del tamaño de los estratos entre los operadores de transporte regional. A estratos en periodos con fuertes crecimientos, le siguen significativas disminuciones.

El operador de transporte de Castilla y León cuenta en la actualidad, con una media de 15,92 trabajadores asalariados /empresa, de los cuales 10,62 desarrolla actividades de conducción /transporte, 3,16 actividades de gerencia /administración y el resto se distribuyen en otras actividades (logística /almacén, taller, otros). El 82,45% del personal asalariado tiene la condición de fijo.

Por agrupaciones de actividad, aquellos operadores que se dedican únicamente a la organización del transporte de mercancías, disponen de una plantilla media de trabajadores asalariados por operador de 8,48 trabajadores, frente a los 24,68 trabajadores asalariados /operador combinado.

Cuadro 27 EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA LABORAL DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE DE CyL tamaño medio de la empresa por número de trabajadores asalariados								
Agrupación de la actividad	Año 2007						% s/ total de trabajadores fijos	Año 2006
	Gerencia /administración	Conducción /transporte	Logística /almacén	Taller	Otros	Total		
Sólo organización del transporte de mercancías	2,09	6,12	0,03	0,03	0,21	8,48	85,50%	7,82
Organización del transporte y /o depósito y /o manipulación y /o almacenamiento	4,43	15,93	3,75	0,14	0,43	24,68	78,69%	23,61
Total	3,16	10,62	1,74	0,08	0,31	15,92	82,45%	14,95

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores de transporte)

Según estas cifras y de forma aproximada, la población directamente ocupada en sector del transporte de mercancías por carretera de Castilla y León, operadores de transporte, sería de más de 5.000 puestos de trabajo (solo asalariado), para lo que va de año 2007.

El tamaño medio de los operadores de transporte de Castilla y León creció en lo que va de año, respecto del ejercicio 2006 un 6,49%.

Por departamentos de actividad empresarial, el 66,74% del personal de los operadores de transporte de Castilla y León está dedicado a labores de conducción /transporte, un 19,85% a gerencia /administración, mientras que un 10,92% de los trabajadores asalariados aparecen ocupados en labores de logística /almacén.

Cuadro 28 ESTRUCTURA LABORAL DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE DE Cyl por departamento de actividad empresarial (año 2007)						
Grupo de actividad	Gerencia /administración	Conducción /transporte	Logística /almacén	Taller	Otros	Total
Sólo organización del transporte de mercancías	24,63%	72,14%	0,36%	0,36%	2,50%	100,00%
Organización del transporte y /o depósito y /o manipulación y /o almacenamiento	17,95%	64,54%	15,20%	0,58%	1,74%	100,00%
Total	19,85%	66,74%	10,92%	0,51%	1,96%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores de transporte)

❖ El operador de transporte de Castilla y León por superficie dedicada a la actividad

El 48,48% de los operadores de transporte de Castilla y León tienen localizado su centro de trabajo en un polígono industrial. Un 27,27% disponen de su centro de trabajo en área urbana y el 15,15% en área periurbana.

Por grupo de actividad, mientras que los operadores, que actúan como organizadores del transporte, tienden a localizar su centro de trabajo en área urbana, 2 de cada 5 (39,47%), el operador que combina distintas actividades y servicios (organización, depósito, manipulación y /o almacenamiento) localiza su centro de trabajo en polígono industrial, en 2 de cada 3 ocasiones (67,86%).

Por tamaño de la empresa, a medida que se incrementa el tamaño del operador, mayor es el porcentaje de operadores que tienen ubicado su centro de trabajo en un polígono industrial.

Cuadro 29 UBICACIÓN DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE DE CASTILLA Y LEÓN por grupo de actividad y por tamaño de la empresa								
	Totales		Grupo de actividad		Tamaño de la empresa			
	Frecuencia	%	Sólo organ. ttes.	Combinación de serv.	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Polígono industrial	32	48,48%	34,21%	67,86%	20,00%	38,46%	47,37%	75,00%
Área urbana	18	27,27%	39,47%	10,71%	80,00%	26,92%	36,84%	0,00%
Centro Transporte /Terminal de transporte	3	4,55%	2,63%	7,14%	0,00%	3,85%	0,00%	12,50%
Área periurbana	10	15,15%	18,42%	10,71%	0,00%	19,23%	15,79%	12,50%
Otros	3	4,55%	5,26%	3,57%	0,00%	11,54%	0,00%	0,00%
Ns /nc	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Total	66	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

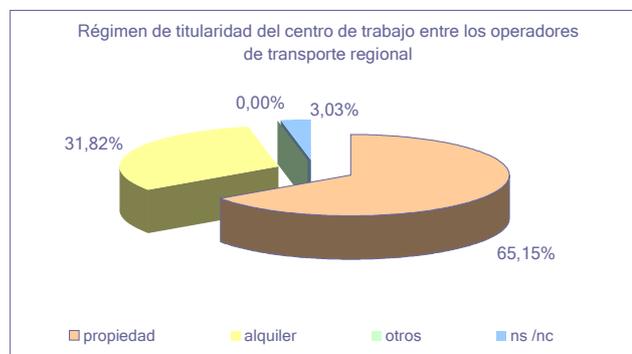
Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores de transporte)

¿En que régimen de titularidad disponen los operadores de transporte regional sus centros de trabajo?

El 65,15% de los operadores de transporte regional tienen la titularidad de sus centros de trabajo en régimen de propiedad, frente a un 31,82% que dispone del centro de trabajo en régimen de alquiler.

	Frecuencia	%
En propiedad	43	65,15%
En alquiler	21	31,82%
Otros	0	0,00%
Ns /nc	2	3,03%
Total	66	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores de transporte)



La superficie media del centro de trabajo de los operadores de transporte, es de 1.948,13 m² de los cuales, el 43,41% se encuentra dedicado a zona de aparcamiento para vehículos y un 27,60% a zona efectiva de almacén /logística. El resto de la superficie se distribuye entre zona de servicios para el transporte y la logística y espacio para oficinas administrativas. El 16,67% de los operadores disponen de muelle de carga y descarga (3,43 muelles /empresa).

Por agrupación de actividad, la superficie media de los operadores dedicados sólo a la organización del transporte de mercancías es de 1.164,47 m², mientras que aquellos operadores que combinan distintos servicios y actividad, disponen de una superficie media por centro de trabajo de más de 2.903,70 m².

Agrupación de actividad	Distribución porcentual de la superficie del centro de trabajo						Superficie media (m ²)
	Oficina	Muelle de carga y descarga	Aparcamiento de vehículos	Zona de almacén /logística	Zona de servicios para el transporte	Zona de servicios para la logística	
Sólo organización del transporte de mercancías							1.164,47 m ²
Organización del transporte y /o depósito y /o manipulación y /o almacenamiento							2.903,70 m ²
Total	3,11%	3,43 muelles /operador (si disponen el 16,67% de los operadores)	43,41%	27,60%	9,91%	4,86%	1.948,13 m²

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 empresas de transporte de mercancías por carretera)

5.2. Evolución de la actividad /perspectivas de futuro empresarial

Análisis de la evolución de la actividad empresarial desde el momento de inicio de la actividad hasta el momento actual y análisis de las perspectivas de futuro en la evolución de la actividad, tanto de las empresas transportistas, como de operadores de transporte.

5.2.1. Evolución de la actividad empresarial entre las empresas transportistas de CyL

La evolución natural de la empresa de transporte de mercancías por carretera pasa, ó bien por la diversificación ó especialización de la carga transportada, y /o bien por la incorporación de servicios complementarios a la actividad de transporte, con alto valor añadido, como son los de: organización del transporte, fundamentalmente con las figuras de las agencias de transporte y transitarios; depósito y almacenamiento de mercancías y /o depósito y manipulación de mercancías.

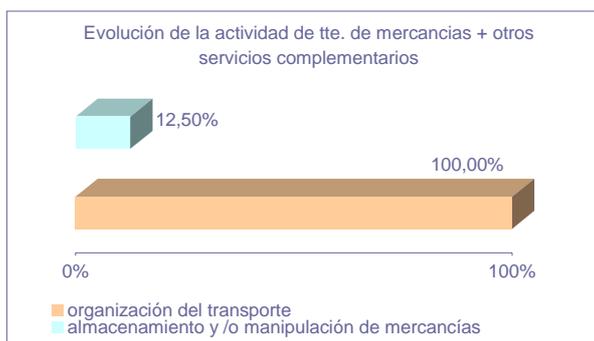
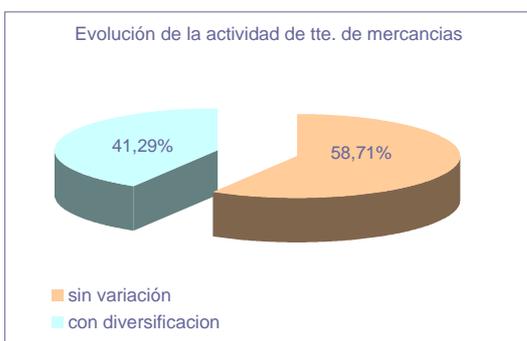
A la pregunta de **¿Cómo ha evolucionado la actividad**, desde el momento de inicio, como transporte de mercancías por carretera hasta el día de hoy?. El **97,48% de las empresas transportistas consultadas, siguen desarrollando la misma actividad que desde el origen.**

	Frecuencia	%
Transporte de mercancías por carretera	310	97,48%
Transporte de mercancías + otros servicios (organización /almacenamiento y /o manipulación)	8	2,52%
Total	318	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

Además, el 58,71% de las mismas no ha variado la carga transportada.

A pesar del dinamismo que ha caracterizado tradicionalmente a esta actividad empresarial, tan sólo, un **2,52% de las empresas transportistas han llegado a incorporar a la actividad otros servicios complementarios al transporte**, fundamentalmente los de organización del transporte (agencia, transitarios), mientras que en porcentajes inferiores, servicios de depósito y almacenamiento de mercancías y /o depósito y manipulación de mercancías.



❖ **tipología del transporte y tamaño de la empresa**

El análisis de **evolución de la actividad por razón del grupo o tipología del transporte** (pesado /ligero) y **el tamaño de la empresa** (estrato de trabajadores asalariados), permite observar como:

- La evolución de las empresas por **grupo o tipología del transporte** ha sido similar. Mantienen hoy la misma actividad que les dió origen, la de transporte de mercancías por carretera, tanto las empresas de transporte pesado, como las de transporte ligero.

	Pesado	Ligero	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Transporte de mercancías por carretera	97,27%	97,96%	100,00%	98,28%	75,00%	85,71%
Transporte de mercancías + otros servicios (organización /almacenamiento y /o manipulación)	2,73%	2,04%	0,00%	1,72%	25,00%	14,29%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

- Mientras que por **tamaño de la empresa**, se observa cómo las **empresas sin asalariados no han experimentado evolución alguna**, más allá de la mera variación de la tipología de la carga transportada. Mientras que por el contrario, **a medida que se incrementa el tamaño de la empresa**, por estrato de asalariado **se observa una evolución de la actividad de transporte de mercancías hacia la incorporación de servicios complementarios**, fundamentalmente los de organización del transporte (figura de la agencia de transporte y de los transitarios) y en menor medida hacia servicios de depósito y almacenamiento de mercancías y /o depósito y manipulación de mercancías.

5.2.2. Perspectivas de futuro de la actividad entre las empresas transportistas de CyL _

A la pregunta de **¿cómo cree que evolucionará la actividad en un horizonte temporal del corto /medio plazo (2008 /09)?**, para el **72,33% de los empresarios /as consultados**, **esta se mantendrá sin variaciones sustanciales**. Un 25,79% tiene prevista algún tipo de modificación, mientras que un 1,89%, no sabe o no contesta.

	Frecuencia	%
Mantendrán la actividad	230	72,33%
Tienen prevista alguna variación	82	25,79%
Ns /nc	6	1,89%
Total	318	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

	Pesado	Ligero	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Mantendrán la actividad	67,73%	82,65%	76,74%	72,41%	50,00%	42,86%
Tienen prevista alguna variación	29,55%	17,35%	21,51%	25,86%	43,75%	57,14%
Ns /nc	2,73%	0,00%	1,74%	1,72%	6,25%	0,00%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

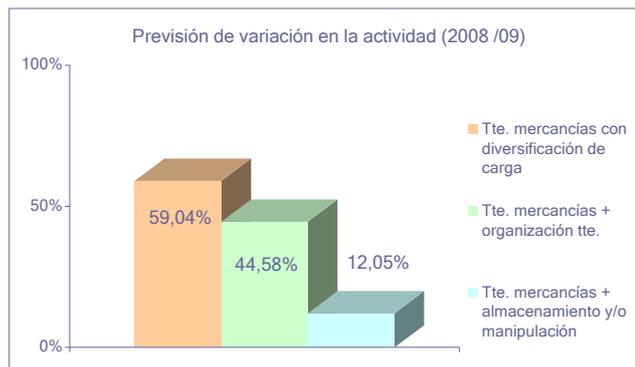
Las **previsiones de evolución en la actividad** desarrollada por las empresas transportistas se producen fundamentalmente entre las de **transporte pesado** y entre aquellas estructuras empresariales de mayor tamaño. Concretamente el **50% de las empresas de más de 10 asalariados tienen previstas en el corto /medio plazo algún tipo de variación en su actividad.**

❖ **Evolución de la empresa transportista en el corto /medio plazo**

¿Cómo se prevé que pudiera ser la evolución de la empresa transportista en el corto /medio plazo?

Cuadro 36 PREVISIÓN DE VARIACIÓN EN LA ACTIVIDAD ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CyL (horizonte 2008 /09)		
	Frecuencia	%
Transporte de mercancías con diversificación de la carga	49	59,04%
Transporte de mercancías + servicios de agencia /organización de ttes.	37	44,58%
Transporte de mercancías + servicios de almacenamiento y /o manipulación de cargas	10	12,05%
Base (83 empresas que tienen prevista alguna variación de la actividad)		

Fuente: Elaboración propia. Respuesta múltiple



Las opciones de variación de la actividad entre las empresas transportistas de Castilla y León, pasan por la diversificación de la tipología de la carga transportada o bien por la incorporación de servicios de organización de transportes (operador de transporte), en menor medida por la incorporación de servicios complementarios a los anteriores como los de depósito y almacenamiento de mercancías y /o depósito y manipulación de mercancías.

Cuadro 37 PREVISIÓN DE VARIACIÓN EN LA ACTIVIDAD ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTA DE CyL por tipología del transporte y por tamaño de la empresa (horizonte 2008 /09)						
	Pesado	Ligero	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Transporte de mercancías con diversificación de la carga	61,54%	52,94%	78,38%	53,33%	14,29%	37,50%
Transporte de mercancías + servicios de agencia /organización de ttes.	41,54%	58,82%	29,73%	50,00%	85,71%	62,50%
Transporte de mercancías + servicios de almacenamiento y /o manipulación de cargas	12,31%	11,76%	0,00%	13,33%	57,14%	25,00%
Base (empresas que tienen prevista alguna variación de la actividad)	65 empresas	17 empresas	37 empresas	30 empresas	7 empresas	8 empresas

Fuente: Elaboración propia. Respuesta múltiple

- Por razón de la **tipología del transporte realizado**. Las empresas de **transporte pesado** tienden a la **diversificación de la carga transportada** (61,54%). Mientras que la empresa de **transporte ligero**, prevé su evolución hacia la **prestación de servicios de organización de transportes** (58,82%).
- Por razón del **tamaño de la empresa**. Entre las que poseen un **menor tamaño**, aquellas que no cuentan con trabajadores asalariados, prevén la evolución de la actividad en la **diversificación de la carga transportada** (78,38%). **A medida que crece el tamaño de la empresa**, la previsión es a la incorporación de nuevos servicios a la actividad, principalmente los relacionados con la organización de transportes, sin olvidar la incorporación de servicios complementarios a la actividad de transporte y organización, como pudieran ser los de depósito y almacenamiento de mercancías y /o depósito y manipulación de mercancías.

5.2.3. Evolución de la actividad empresarial entre operadores de transportes de CyL

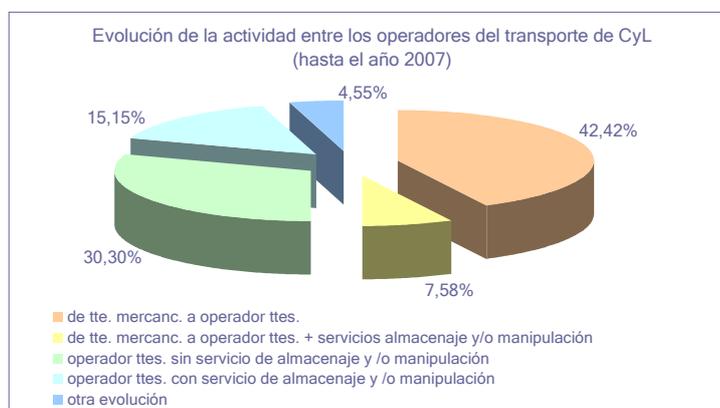
A diferencia de lo que sucede con las empresas transportistas, el operador de transporte realiza actividades relacionadas con la organización del transporte de mercancías, bien mediante las figuras de la agencia de transporte y transitarios, bien mediante la incorporación de servicios de mediación del transporte, pudiendo desarrollar actividades de almacenista -distribución. La lógica evolución del operador de transporte, pasa por la incorporación de mayores niveles de especialización en la organización de transporte, así como en la progresiva implementación de servicios vinculados a las actividades logísticas, de depósito, almacenamiento, manipulación y gestión de mercancías a los clientes.

A la pregunta de **¿Cómo ha evolucionado la actividad de la empresa?** El **42,42%** de los operadores de transporte consultados provienen del transporte de mercancías. Fueron en sus orígenes empresas transportistas, sin llegar hoy a prestar servicios de depósito y almacenamiento y/o depósito y manipulación de mercancías. El **30,30%** de los operadores del transporte consultados hoy, ya se constituyeron entonces como tal, eso sí, sin llegar a prestar servicios de depósito y almacenamiento y /o depósito y manipulación de mercancías.

	Frecuencia	%
De transporte de mercancías a operador del transporte (organización del transporte)	28	42,42%
De transporte de mercancías a operador de transporte (organización del transporte) + servicios de almacenamiento y /o manipulación	5	7,58%
Operador del transporte (organización del transporte) sin servicios de almacenamiento y /o manipulación	20	30,30%
Operador del transporte (organización del transporte) con servicios de almacenamiento y /o manipulación	10	15,15%
Otra evolución	3	4,55%
Total	66	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 empresas operadores de transporte)

Un **15,15%** de los operadores consultados, se constituyeron en su momento no sólo para la organización del transporte, sino que incluso algunos de ellos, sin llegar a prestar servicios de organización del transporte, se dedican exclusivamente a la **prestación de servicios logísticos**, mediante el depósito y almacenamiento, y /o depósito y manipulación, y /o gestión de mercancías.



❖ tamaño de la empresa y tipología de la actividad

Por **tamaño de la empresa**. Aquellos operadores que no disponen de personal asalariado evolucionan, o bien, desde empresa transportista a operador del transporte (40%), o bien, se constituye inicialmente como operador de transporte (60%), en ambos casos sin la incorporación de servicios de depósito y almacenamiento y/o depósito y manipulación de mercancías.

Aquellos operadores consultados, pertenecientes al **estrato de 1 a 9 asalariados**, tienen su origen como operadores del transporte, en el 48% de las ocasiones, mientras que un 28% evoluciona desde la empresa transportista, en ambos casos sin incorporar servicios de depósito y almacenamiento y /o depósito y manipulación de mercancías.

Un 16% de ellos, se constituye como operador del transporte /logístico incorporando desde sus inicios servicios de depósito, almacenamiento, manipulación y / gestión de mercancías.

Cuadro 39 EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD ENTRE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CASTILLA Y LEÓN por tamaño de la empresa (hasta el año 2007)				
	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
De transporte de mercancías a operador del transporte (organización del transporte)	40,00%	28,00%	70,00%	31,25%
De transporte de mercancías a operador de transporte (organización del transporte) + servicios de almacenamiento y /o manipulación	0,00%	4,00%	5,00%	18,75%
Operador del transporte (organización del transporte) sin servicios de almacenamiento y /o manipulación	60,00%	48,00%	10,00%	18,75%
Operador del transporte (organización del transporte) con servicios de almacenamiento y /o manipulación	0,00%	16,00%	10,00%	25,00%
Otra evolución	0,00%	4,00%	5,00%	6,25%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 empresas operadores de transporte)

Curiosamente los operadores consultados, pertenecientes al **estrato de 10 a 19 asalariados**, evolucionan desde la empresa transportista en el 70% de las ocasiones, sin llegar a incorporar servicios de depósito, almacenamiento, manipulación y gestión de mercancías.

Cuando el operador cuenta con **20 o más asalariados**, el 25% de ellos se constituye como operador del transporte /logístico, no solo para la gestión y organización del transporte, sino incluso llegando a sustituir esta actividad, por la prestación de servicios única y exclusivamente vinculados a la prestación de servicios logísticos (depósito, manipulación, almacenamiento, gestión, etc... de mercancías).

Como se puede observar en el cuadro adjunto, la **tipología de las actividades ofertadas por los operadores del transporte** y el nivel de especialización alcanzado en su desarrollo determinan la evolución de la empresa.

Cuadro 40 EVOLUCION DE LA ACTIVIDAD ENTRE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CASTILLA Y LEÓN por tipología de la actividad ofertada (hasta el año 2007)					
	Tipología de la actividad				Base
	Carga completa	Carga fraccionada	Depósito y manipulación	Depósito y almacenamiento	
De transporte de mercancías a operador de transporte (organización del transporte)	89,29%	39,29%	--	--	28 empresas
De transporte de mercancías a operador de transporte (organización del transporte) + servicios de almacenamiento y /o manipulación	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	5 empresas
Operador de transporte (organización del transporte) sin servicios de almacenamiento y /o manipulación	90,00%	15,00%	--	--	20 empresas
Operador de transporte (organización del transporte) con servicios de almacenamiento y /o manipulación	70,00%	70,00%	90,00%	100,00%	10 empresas
Base (63 empresas)					

Fuente: Elaboración propia. Respuesta múltiple

Así, en aquellos casos en los que el **operador procede de la evolución de la empresa transportista**, o para aquellos otros en los que su origen fue el **operador del transporte**, y en ambos casos **sin llegar a incorporar servicios de depósito, manipulación y almacenaje de mercancías**, la actividad se concentra fundamentalmente en la **organización de transporte de carga completa** (89,29% y 90% respectivamente).



Sin embargo, para aquellos otros casos en los que la **empresa evolucionó desde empresa transportista**, o aquellos en los que la **empresa se constituyó como operador del transporte /logístico, incorporando servicios** de depósito, almacenaje, manipulación y /o organización de mercancías, **la actividad predominante pasa a ser la prestación de estos últimos servicios** y en menor medida la organización del transporte.

❖ tipología de las actividades ofertadas

Se preguntó a los operadores del transporte de Castilla y León por la **tipología de las actividades ofertadas**. El operador del transporte es todavía hoy, mayoritariamente un gestor /organizador de transportes, fundamentalmente de cargas completas.

El **tamaño del operador** determina su capacidad para la incorporación de servicios a su actividad. Así las de menor tamaño, se dedican **exclusivamente a la organización del transporte y a medida que se pasa de un estrato de asalariado a otro de nivel superior, se van incorporando más actividades vinculadas a la logística y distribución de mercancías**. En los estratos de mayor nivel, un 87,50% de los operadores consultados almacenan mercancías para sus clientes, un 62,50% incorpora servicios de manipulación y un 37,50% llega inclusive a la gestión de stocks.

Cuadro 41
TIPOLOGÍA DE LAS ACTIVIDADES OFERTADAS POR LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE /OPERADORES LOGÍSTICOS DE CASTILLA Y LEÓN por tamaño de la empresa y por origen de la empresa (hasta el año 2007)

	Totales		Tamaño de la empresa				Origen de la actividad de operador				
	Frecuencia	%	sin asalariados	1 a 9 asalariados	10 a 19 asalariados	20 ó más asalariados	de tte. merc. a operador del tte	de tte. merc. a operador del tte. + servicios	operador del tte sin servicios	Operador del tte. /logístico con servicios	Otra evolución
Carga completa	57	86,36%	100,00%	84,00%	80,00%	93,75%	85,71%	100,00%	90,00%	70,00%	100,00%
Carga fraccionada	28	42,42%	20,00%	32,00%	50,00%	56,25%	42,86%	100,00%	15,00%	70,00%	33,33%
Distribución	25	37,88%	--	24,00%	45,00%	62,50%	35,71%	100,00%	10,00%	60,00%	66,67%
Almacenaje	28	42,42%	--	28,00%	35,00%	87,50%	32,14%	100,00%	10,00%	100,00%	66,67%
Manipulación	24	36,36%	--	28,00%	35,00%	62,50%	14,29%	100,00%	20,00%	90,00%	66,67%
Mensajería	4	6,06%	--	4,00%	5,00%	12,50%	3,57%	20,00%	10,00%	0,00%	--
Gestión de stocks	7	10,61%	--	4,00%	--	37,50%	--	20,00%	--	50,00%	33,33%
Otras	4	6,06%	--	--	--	25,00%	--	20,00%	--	20,00%	33,33%
Base (66 empresas)			5 empresas	25 empresas	20 empresas	16 empresas	28 empresas	5 empresas	50 empresas	10 empresas	3 empresas

Fuente: Elaboración propia. Respuesta múltiple

Lógicamente el **origen del operador**, determina la tipología de las actividades y servicios prestados. Así aquellos **operadores que concentran su actividad en la gestión /organización del transporte**, tanto si su origen es el de operador como de los que evolucionaron a partir de empresa transportista, los servicios prestados se limitan a la carga completa, a la carga fraccionada y de forma residual a la prestación de servicios de distribución, almacenaje y manipulación de mercancías.

Por el contrario, aquellos **operadores que combinan la gestión /organización del transporte con la incorporación de servicios vinculados más a la logística**, tanto si su origen es el de operador de transporte /operador logístico o como aquellos que evolucionaron a partir de empresa transportista, complementan una actividad con la otra, con la progresiva incorporación de servicios de alto valor añadido, vinculados a los procesos de gestión y logística integral para el cliente.

5.2.4. Perspectivas de futuro de la actividad entre operadores de transporte de CyL

A la pregunta de **¿cómo cree que evolucionará la actividad en un horizonte temporal del corto /medio plazo (2008 /09)?**. La previsión es que para el **75,76% de los empresarios consultados, esta se mantendrá sin variaciones sustanciales**. Un 21,21% tiene prevista la incorporación de nuevos servicios a la actividad, mientras que un 1,52%, tiene prevista una evolución distinta, mismo porcentaje que no sabe o no contesta.

Cuadro 42
PERSPECTIVAS DE FUTURO DE LA ACTIVIDAD ENTRE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CyL
por agrupación de la actividad desarrollada y por tamaño de la empresa (horizonte 2008 /09)

	Totales		Grupo de actividad		Tamaño de la empresa			
	Frecuencia	%	Sólo organización del tte. de mercancías	Organización del tte. y /o depósito y /o manipulación y /o almacenamiento	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Mantendrán la actividad	50	75,76%	78,38%	72,41%	100,00%	72,00%	70,00%	81,25%
Tienen prevista la incorporación de nuevos servicios	14	21,21%	21,62%	20,69%	0,00%	24,00%	25,00%	18,75%
Otra evolución	1	1,52%	0,00%	3,45%	0,00%	0,00%	5,00%	0,00%
Ns /nc	1	1,52%	0,00%	3,45%	0,00%	4,00%	0,00%	0,00%
Total	66	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores del transporte)

Por **tamaño de la empresa**. El **100% de los operadores consultados que no cuentan con trabajadores asalariados en sus plantillas, tiene previsto mantener la actividad tal y como se desarrolla actualmente**. Se trata de operadores que además no prestan, a priori, servicios de depósito y almacenamiento de mercancías, ni de depósito y manipulación de mercancías.

De entre aquellos **operadores que sí disponen de personal asalariado** (un 92,42% de las empresas consultadas), el 22,95% tiene previsto la incorporación de nuevos servicios.

Por **agrupación de la actividad**. El **78,38% de los operadores consultados que se dedican exclusivamente a la organización del transporte de mercancías, tiene previsto mantener la actividad tal y como se desarrolla actualmente**.

Por el contrario, aquellos otros **operadores que además de la actividad de organización del transporte, prestan servicios de depósito y manipulación y /o depósito y almacenamiento de mercancías, el 72,41% tiene previsto desarrollar la actividad en los términos actuales**. Sin embargo, esto no significa que tengan previsto incorporar nuevos servicios, sino más bien, como respuesta a una situación de indecisión y por tener previsto otro tipo de evolución para la actividad, ajena al transporte de mercancías.

En cuanto a la **tipología de los nuevos servicios a incorporar**, la lógica de la actividad desarrollada permite comprobar cómo serán aquellos **operadores del transporte que tienen limitada su operativa a la gestión /organización de transporte los que dispondrán de mayor recorrido en la incorporación de nuevos servicios**, fundamentalmente los relacionados con el depósito y almacenamiento de mercancías y /o con el depósito y manipulación de mercancías.

Por el contrario, **aquellos otros operadores ya consolidados en la combinación de servicios de gestión /organización del transporte como la prestación de servicios de corte logístico**, prevén su evolución a partir de la incorporación de nuevos servicios de alto valor añadido, como la gestión de stocks, picking, etc., es decir la transformación de actividad tradicional del operador del transporte en operador de servicios logísticos.

5.3. Competitividad empresarial /sectorial

Se analizan factores y variables relacionadas con la competitividad empresarial y sectorial del transporte de mercancías por carretera de Castilla y León y que permiten medir el clima empresarial /sectorial.

Parámetros de análisis como:

- Cifra de negocio del sector.
- Autorizaciones.
- Cuenta de la actividad.
- Estructura laborales.
- Competitividad empresarial: ventas anuales; kilómetros medios recorridos anualmente; kilómetros medios recorridos anualmente con carga; tarifas; toneladas medias anuales transportadas; estructura de costes operativos; parque de vehículos propios; parque de vehículos subcontratados; número de autorizaciones; etc...
- competitividad sectorial: la concentración empresarial; la especialización; figura del autopatrón; regulación normativa; intermodalidad; competencia exterior; dimensión empresarial; subcontratación; cobertura geográfica; etc...

5.3.1. Competitividad empresarial entre las empresas transportistas de CyL

Los factores claves en el análisis de competitividad de la actividad desarrollada por las empresas transportistas son:

- De tipo estructural:
 - Nº de vehículos disponibles /empresa.
 - Nº de autorizaciones /disponibles. A partir de la tipología de la tarjeta de transporte.
 - Tipo de vehículo. Los vehículos se clasifican en: vehículo rígido o camión; remolque; cabeza tractora y semirremolque.
 - Tipología del servicio prestado. Las operaciones de transporte pueden realizarse por cuenta propia (transporte privado o de servicio privado) o por cuenta ajena (transporte público o de servicio público). Para el caso que nos ocupa, objetivo del presente estudio, la tipología del servicio prestado por las empresas transportistas consultadas es de carácter público.
- De tipo operacional:
 - Tipo de operación de transporte.
 - Tipo de mercancías transportada.
 - Kilómetros recorridos.
 - Kilómetros recorridos con carga.
 - Toneladas transportadas.
 - Tarifa aplicada.

A priori puede resultar sencillo el análisis de competitividad de la actividad de transporte de mercancías por carretera, sin embargo la combinación de distintos factores de tipo operacional, como son la tipología de la operación de transporte, el tipo de mercancía transportada y la distancia recorrida, incorporan elementos de una alta complejidad.

Hoy el criterio estandarizado por el Ministerio de Fomento para el cálculo de costes (Observatorio de Costes para el transporte de mercancías por carretera) y precios (Observatorio de Precios para el transporte de mercancías por carretera) son € /kilómetro recorrido (totales y con carga), € /hora (totales y con carga), así como € /kilómetro recorrido /tonelada transportada para el cálculo de los precios /tarifas.

Para simplificar el proceso de análisis de competitividad de las empresas transportistas de mercancías por carretera, tratándose de un cuestionario realizado de forma telefónica, se preguntó por: el número de autorizaciones /vehículos disponibles, los kilómetros recorridos anualmente (totales y porcentaje con carga), la tarifa aplicada (expresada en términos de €/kilómetro), así como el volumen de facturación anual (total y por intervalo) y la previsión de incremento autorizaciones (número).

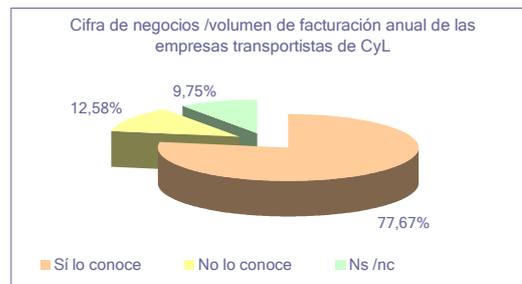
Al mismo tiempo se les consultó por la evolución de la competitividad empresarial en el sector del transporte de mercancías por carretera de Castilla y León (horizonte 2008 /09), tomando como referencia las variables de ventas anuales, tarifas aplicadas, kilómetros anuales recorridos, porcentaje de kilómetros anuales recorridos con carga, toneladas anuales transportadas y estructura de costes operativos de la actividad.

❖ **Cifra de negocios /volumen de facturación anual de las empresas transportistas**

A pesar de las reticencias que plantea formular la pregunta relativa a la cifra de negocios /volumen de facturación anual de la empresa, el **51,26% de las empresas transportistas consultadas facilitaron el dato aproximado**, mientras que se alcanza un **77,67% de las empresas, que consultadas, se muestran capaces de identificar un intervalo de facturación**.

El 12,58% no conoce la facturación de la empresa, mientras que un 9,75% no sabe o no contesta.

	Frecuencia	%	Pesado	Ligero
Sí lo conoce	247	77,67%	80,91%	70,41%
No lo conoce	40	12,58%	10,45%	17,35%
Ns /nc	31	9,75%	8,64%	12,24%
Total	318	100,00%	100,00%	100,00%



Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

El grupo de actividad y por supuesto, el tamaño de la empresa son factores claves en el desarrollo de la facturación anual de la empresa. A mayor tamaño de la empresa mayores niveles de facturación.

Intervalo	Totales		Sin asalariados		De 1 a 9 asalariado		De 10 a 19 asalariados		De 20 o más asalariados		Total (%)
	Frecuencia	%	Pesado	Ligero	Pesado	Ligero	Pesado	Ligero	Pesado	Ligero	
75.000 € o menos	86	34,82%	48,84%	39,53%	3,49%	8,14%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100%
Entre 75.001 € y 150.000 €	76	30,77%	65,79%	7,89%	17,11%	9,21%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100%
Entre 150.001 € y 300.000 €	34	13,77%	23,53%	5,88%	52,94%	14,71%	0,00%	2,94%	0,00%	0,00%	100%
Entre 300.001 € y 600.000 €	23	9,31%	4,35%	0,00%	82,61%	13,04%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100%
Entre 600.001 € y 1.200.000 €	16	6,48%	0,00%	0,00%	50,00%	6,25%	37,50%	0,00%	6,25%	0,00%	100%
Entre 1.200.001 € y 2.400.001 €	11	4,45%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	36,36%	9,09%	36,36%	18,18%	100%
Entre 2.400.001 € y 4.800.000 €	1	0,40%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	100%
4.800.001 € ó más	0	0,00%	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Total	247	100,00%	40,89%	17,00%	24,70%	9,31%	4,05%	0,81%	2,43%	0,81%	100%

Fuente: Elaboración propia. (total muestra: 247 empresas de transporte de mercancías por carretera que conocen la cifra de negocios /volumen de facturación anual de la actividad)



Así el **34,82% de las empresas consultadas facturan una cifra inferior a los 75.000 € /año**, en el 88,37% de las ocasiones empresas sin estructura de personal (sin personal asalariado), con poco más de 1,11 persona (personal autónomo) y con una media de 0,97 vehículos (rígido + cabeza tractora) /empresa: 0,73 vehículos rígidos, 0,27 semirremolques, 0,08 remolques y 0,24 cabezas tractoras por empresa.

Paralelamente un **30,77% de las empresas facturan en el intervalo que va de los 75.001 € a los 150.000 €**, de las cuales un 73,68% son nuevamente empresas sin estructura de personal, integradas por 1,36 personas (personal autónomo) y con una media 1,38 vehículos (rígido + cabeza tractora): 0,52 vehículos rígidos, 0,87 semirremolques y 0,85 cabezas tractoras.

A partir del siguiente intervalo de facturación (de 150.001 a 300.000 €) la tendencia se invierte. La empresa transportista necesita de recursos humanos asalariados para su consolidación en el mercado. Un 34,41% factura por encima de los 150.000 € /año. Empresas en las que su tamaño medio de la plantilla fue en el ejercicio 2006 de 7,61 trabajadores y cuentan con una media de 6,59 vehículos (rígido + cabeza tractora): 2,21 vehículos rígidos, 4,99 semiremolques, 0,23 remolques, 4,38 cabezas tractoras y 0,62 furgonetas.

Como ya se ha indicado, el **51,26% de las empresas transportistas consultadas facilitan dato aproximado de facturación anual referida al ejercicio 2006**, porcentaje éste lo suficientemente representativo como para poder ser objeto de un análisis pormenorizado de la cifra de negocios de las empresas transportistas por carretera de Castilla y León.

Cuadro 45
CIFRA DE NEGOCIOS /VOLUMEN DE FACTURACIÓN ANUAL ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CyL
facturación media por intervalo, media por empresa y autorización

Intervalo	Pesado			Ligero		
	Facturación media /empresa	Nº medio de autorizaciones /empresa	Facturación media /autorización	Facturación media /empresa	Nº medio de autorizaciones /empresa	Facturación media /autorización
75.000 € o menos	60.562,50 €	1,00	60.562,50 €	51.647,62 €	1,14	45.191,67 €
Entre 75.001 € y 150.000 €	100.837,86 €	1,20	84.306,56 €	116.111,11 €	2,56	45.434,78 €
Entre 150.001 € y 300.000 €	207.700,00 €	2,50	83.080,00 €	218.500,00 €	5,17	42.290,32 €
Entre 300.001 € y 600.000 €	440.529,41 €	4,94	89.154,76 €	425.000,00 €	5,00	85.000,00 €
Entre 600.001 € y 1.200.000 €	808.400,00 €	8,30	97.397,59 €	660.000,00 €	7,00	94.285,71 €
1.200.001 ó más	1.838.750,00 €	17,13	107.372,26 €	1.780.000,00 €	16,00	111.250,00 €
Resultados medios de los 5 primeros intervalos de facturación	226.655,26 €	2,58	87.886,74 €			
Resultados medios de los 3 primeros intervalos de facturación				95.572,22 €	2,17	44.110,26 €

Fuente: Elaboración propia. (total muestra: 163 empresas de transporte de mercancías por carretera que facilitan dato de la cifra de negocios /volumen de facturación anual de la actividad)

Castilla y León dispone, según los datos publicados por el Ministerio de Fomento a fecha 04.05.2007, de un total de 9.524 empresas transportistas de servicio público, de las cuales el 68,99% (6.571) son de servicio pesado, mientras que un 31,01% (2.953) son de servicio ligero, para un total de 23.418 autorizaciones de servicio público (2,46 autorizaciones /empresa), de las cuales un 78,17% (18.306) son autorizaciones para pesado (**2,79 autorizaciones /empresa**) y el 21,83% (5.112) son para ligero (**1,73 autorizaciones /empresa**).

En base a la información facilitada por las empresas consultadas, la facturación **media /empresa catalogada como pesado** en el año 2006 (dentro de los cinco primeros intervalos de análisis) alcanzó los 226.655,26 € /empresa, dispone a su vez de 2,58 autorizaciones y obtiene unos ingresos medios por autorización de 87.886,74 €. Mientras que la **facturación media /empresa catalogada como ligero** en el año 2006 (dentro de los tres primeros intervalos de análisis) alcanzó los 95.572,22 € /empresa, dispone de 2,17 autorizaciones y obtiene unos ingresos medios por autorización de 44.110,26 €.

Estos datos resultan agregando la información, por lo que su análisis e interpretación deberá realizarse con las lógicas reservas, al tratarse de una muestra que se recoge a partir del código de clasificación económica y por lo tanto de empresas transportistas con diferentes especialidades y actividades, por lo que no se ha llegado a considerar variables claves como la tipología de operación de transporte y la mercancía transportada, entre otras.

La estructura de las empresas transportistas, muy condicionada por la existencia de autorización para el transporte y la disponibilidad de vehículo de tracción, establece prácticamente una relación de paridad entre el número de autorizaciones disponibles y el número de trabajadores asalariados en plantilla. En relación con el transporte de servicio público pesado, el número medio de autorizaciones alcanza las 2,58 por empresa, el número medio de trabajadores asalariados es de 2,62 por empresa, por lo que la facturación media obtenida por trabajador asalariado (86.417,06 €) es muy similar a la que se obtiene por autorización (87.886,74 €).

Lo mismo sucede al analizar el transporte de servicio público ligero. El número medio de autorizaciones se sitúa en las 2,17 por empresa, mientras que el número medio de trabajadores asalariados es de 2,09, siendo la facturación media por trabajador de 45.822,30 € por 44.110,26 € por autorización.

Cuadro 46 CIFRA DE NEGOCIOS /VOLUMEN DE FACTURACIÓN ANUAL ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CyL facturación media por intervalo, media por empresa y trabajadores asalariados						
Intervalo	Pesado			Ligero		
	Facturación media /empresa	Nº medio de trabajadores asalariados /empresa	Facturación media /trabajador asalariado	Facturación media /empresa	Nº medio de trabajadores asalariados /empresa	Facturación media /trabajador asalariado
75.000 € o menos	60.562,50 €	1,00	60.562,50 €	51.647,62 €	1,19	43.384,00 €
Entre 75.001 € y 150.000 €	100.837,86 €	1,22	82.946,77 €	116.111,11 €	2,33	49.761,91 €
Entre 150.001 € y 300.000 €	207.700,00 €	2,85	72.877,19 €	218.500,00 €	5,40	40.462,96 €
Entre 300.001 € y 600.000 €	440.529,41 €	4,88	90.228,92 €	425.000,00 €	6,50	65.384,62 €
Entre 600.001 € y 1.200.000 €	808.400,00 €	8,10	99.802,47 €	660.000,00 €	8,00	82.500,00 €
1.200.001 ó más	1.838.750,00 €	22,71	80.951,26 €	1.780.000,00 €	29,50	60.338,98 €
Resultados medios de los 5 primeros intervalos de facturación	226.655,26 €	2,62	86.417,06 €			
Resultados medios de los 3 primeros intervalos de facturación				95.572,22 €	2,09	45.822,30 €

Fuente: Elaboración propia. (total muestra: 163 empresas de transporte de mercancías por carretera que facilitan dato de la cifra de negocios /volumen de facturación anual de la actividad)

Los datos recogidos permiten una aproximación a la aportación de la empresa transportista de mercancías de Castilla y León al Producto Interior Bruto Regional, tomando como referencia la facturación media por empresa y autorización (resultado obtenido del estudio) y el número medio de autorizaciones por empresa (según datos publicados por el Ministerio de Fomento). Según estos datos, para un número medio de autorizaciones por empresa en servicio pesado de 2,79 y una facturación media por autorización y empresa de 87.886,74 €, la facturación media por empresa alcanzaría la cifra de 245.204,01 €, mientras que la facturación media por empresa de servicio público ligero sería de 76.310,75 €, para 1,73 autorizaciones por empresa y una facturación media por autorización de 44.110,26 €.

La aportación del sector al Producto Interior Bruto Regional en el año 2006, se aproximaría a la cifra de los 1.836,59 millones de euros, con la siguiente distribución: 1.611,24 millones de euros procedentes de la actividad de las empresas transportistas de servicio público de pesado y 225,35 millones de euros de la actividad de las empresas transportistas de servicio público de ligero.

Cuadro 47 APROXIMACIÓN A LA APORTACIÓN DE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS AL PRODUCTO INTERIOR BRUTO REGIONAL						
Facturación media /empresa (€)	Pesado		Facturación media /empresa (€)	Ligero		Total Aprox. a la aportación al PIB Regional (en millones de €)
	Nº total de empresas en CyL	Aprox. a la aportación al PIB Regional (en millones de €)		Nº total de empresas en CyL	Aprox. a la aportación al PIB Regional (en millones de €)	
245.204,01 €	6.571	1.611,24	76.310,75 €	2.953	225,35	1.836,59

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Estudio y los publicados por la Dirección General de Transportes del Ministerio de Fomento relativos al número medio de autorizaciones por empresa.
La facturación media /empresa se calcula multiplicando el número medio de autorizaciones /empresa (según datos del Ministerio de Fomento) por la facturación media /autorización (dato obtenido del análisis de la información facilitada por las empresas consultadas)
Margen de error: ± 5%

❖ factores de competitividad de las empresas transportistas

Tradicionalmente los factores clásicos de análisis de competitividad empresarial en el transporte de mercancías por carretera vienen determinados por el número de kilómetros anualmente recorridos, las toneladas transportadas, así como el porcentaje de kilómetros recorridos anualmente con carga. Hoy a estos factores se incorpora nuevos criterios de evaluación de la competitividad empresarial, como son el grado de especialización, la operación de transporte realizada, la tipología de la mercancía transportada y el origen /destino.

Sobre la base de los factores clásicos y con las lógicas reservas en su análisis e interpretación ya reseñada, **la empresa transportista de mercancías de servicio público pesado, recorren una media de 105.588,85 Km. anuales por autorización, un 70,98% de los mismos lo hacen con carga y aplican una tarifa aproximada de 0,84 € /Km..**

Mientras, **la empresa transportista de mercancías de servicio público ligero, recorren una media de 69.204,55 Km. anuales por autorización, un 62,60% de los mismos lo hacen con carga y aplican una tarifa aproximada de 0,59 € /Km..**

Cuadro 48 FACTORES DE COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL					
Km. anuales recorridos /autorización	Pesado		Km. anuales recorridos /autorización	Ligero	
	% Km. anuales recorridos con carga /autorización	Tarifa aplicada (€ /km. recorrido)		% Km. anuales recorridos con carga /autorización	Tarifa aplicada (€ /km. recorrido)
105.588,85 km.	70,98%	0,84 € /km.	69.204,55 Km.	62,60%	0,59 € /Km.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Estudio

Sí el análisis se realiza por tipología del vehículo utilizado: los vehículos de gran tonelaje, tractora + semirremolque recorren una media de 125.700,98 Km. al año, de los cuales el 73,49% lo realizan con carga y vienen aplicando una tarifa media de 0,84 € /Km.; los vehículos rígidos de más de 3.500 Kg. recorren a su vez, 67.640 Km. al año, de los cuales el 59,59% los realizan con cargan y están aplicando una tarifa media próxima a los 0,86 € /Km.; mientras que los vehículos rígidos de menos de 3.500 Kg. recorren una media de 66.305,13 Km. al año, en el 62,38% de las ocasiones con carga y aplican tarifas cercanas a los 0,59 € /Km.



Cuadro 49
FACTORES DE COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL
por tipología del vehículo utilizado

Tipología del vehículo	Pesado			Ligero		
	Km. anuales recorridos /vehículo	% Km. anuales recorridos con carga /vehículo	Tarifa aplicada (€ /km. recorrido)	Km. anuales recorridos /autorización	% Km. anuales recorridos con carga /autorización	Tarifa aplicada (€ /km. recorrido)
Empresas que cuentan principalmente con cabeza tractora + semiremolque	125.700,98 km.	73,49%	0,84 € /km.			
Empresas que cuentan principalmente con vehículo rígido de más de 3.500 Kg.	67.640,00 Km.	59,59%	0,86 € /Km.			
Empresas que cuentan con vehículos rígidos de menos de 3.500 Kg.				66.305,13 Km.	62,38%	0,59 € /Km.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Estudio

❖ **Autorizaciones como instrumento de competitividad de las empresas transportista de CyL**

Una de las variables claves en el contexto evolutivo de la actividad del transporte de mercancías por carretera, es el número de autorizaciones disponibles, a pesar de que hoy, la oportunidad del sector ya no se encuentra tanto en la carretera, "recorriendo kilómetros", sino en la "calidad de los kilómetros recorridos", mediante mayores niveles de especialización y la incorporación de servicios de alto valor añadido.

Como ya se ha recogido en apartado anteriores, Castilla y León dispone, de un total de 23.418 autorizaciones de servicio público (2,46 autorizaciones /empresa), de las cuales un 78,17% (18.306) son autorizaciones para pesado (2,79 autorizaciones /empresa) y el 21,83% (5.112) son para ligero (1,73 autorizaciones /empresa).



Ministerio de Fomento

Transporte de Mercancías. Servicio Público

Vehículos Pesados

Distribución de Autorizaciones por Comunidad Autónoma y Clase
Fecha: 04-05-2007

Comunidad Autónoma	TD-A	MDP-N	MDP-C	MDP-L	MDP-P	MDP-A
ANDALUCIA	0	27.563	4.057	6.008	0	0
ARAGON	0	8.476	776	1.066	0	0
ASTURIAS	0	4.370	585	1.419	0	0
BALEARES	0	1.192	45	3.541	0	0
CANARIAS	3	224	2	971	1	7.839
CANTABRIA	0	3.381	367	712	0	0
CASTILLA Y LEON	0	15.053	1.606	1.647	0	0
CASTILLA-LA MANCHA	0	13.893	1.302	1.251	0	0
CATALUÑA	0	24.776	5.139	8.136	0	0
CEUTA	0	36	7	56	0	0
EXTREMADURA	0	3.466	834	681	0	0
GALICIA	0	10.810	2.122	2.678	3	125
LA RIOJA	0	1.890	97	252	0	0
MADRID	0	15.291	1.227	4.993	0	0
MELILLA	0	8	2	32	0	0
MURCIA	0	10.789	892	1.408	0	0
NAVARRA	0	3.798	601	470	0	0
PAIS VASCO	0	8.884	770	2.172	0	0
VALENCIA	0	23.893	2.511	5.157	0	0
TOTAL	3	177.793	22.942	42.650	4	7.964

N=Nacional, C=Comarcal, L=Local, P=Provincial, A=Autonómico.

Transporte de Mercancías. Servicio Público

Vehículos Ligeros

Distribución de Autorizaciones por Comunidad Autónoma y Clase
Fecha: 04-05-2007

Comunidad Autónoma	MDL-N	MDL-P	MDL-A	MDSL-A
ANDALUCIA	13.830	1	24	1.367
ARAGON	3.543	0	0	0
ASTURIAS	2.256	0	0	0
BALEARES	1.988	0	0	0
CANARIAS	1.105	4	3.993	0
CANTABRIA	1.155	0	0	0
CASTILLA Y LEON	5.112	0	0	0
CASTILLA-LA MANCHA	4.353	0	0	0
CATALUÑA	19.543	0	4	2.501
CEUTA	57	0	0	0
EXTREMADURA	2.043	0	0	0
GALICIA	4.495	27	246	0
LA RIOJA	542	0	0	0
MADRID	16.503	0	0	0
MELILLA	78	0	0	0
MURCIA	3.136	0	0	0
NAVARRA	1.500	0	0	0
PAIS VASCO	5.405	0	0	0
VALENCIA	9.750	0	1	0
TOTAL	96.394	32	4.268	3.868

N=Nacional, P=Provincial, A=Autonómico.

Las previsiones de crecimiento en el sector del número medio de autorizaciones /vehículos para el transporte pasan por un 16,04% de las empresas consultadas, el 78,93% no tiene previsto incrementar el número medio de vehículos /autorizaciones en el corto /medio plazo (horizonte 2008 /09), mientras que un 5,03% se muestra indeciso.

Cuadro 50 PREVISIÓN DE INCORPORACIÓN DE NUEVAS AUTORIZACIONES ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CASTILLA Y LEÓN por grupo de actividad y tamaño de la empresa (horizonte 2008 /09)								
	Totales		Grupo de actividad		Tamaño de la empresa			
	Frecuencia	%	Pesado	Ligero	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Sí existe previsión	51	16,04%	14,55%	19,39%	9,88%	22,41%	31,25%	21,43%
No existe previsión	251	78,93%	79,55%	77,55%	85,47%	73,28%	62,50%	64,29%
Ns /nc	16	5,03%	5,91%	3,06%	4,65%	4,31%	6,25%	14,29%
Total	318	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

Aproximadamente el número medio de autorizaciones /vehículos a incrementar por empresa que así lo tiene previsto es de 1,23 autorizaciones /empresa, para un periodo de 2 años (horizonte 2008 /09), 1,28 autorizaciones /empresa de servicio público pesado y 1,17 autorizaciones /empresa de servicio público ligero.

Cuadro 51 NUEVAS AUTORIZACIONES ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CASTILLA Y LEÓN por grupo de actividad y tamaño de la empresa (horizonte 2008 /09)								
	Totales		Autorizaciones medias /grupo de actividad		Autorizaciones medias /Tamaño de la empresa			
	Frecuencia	%	Pesado	Ligero	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
1 autorización	33	64,71%	1,28	1,17	1,06	1,25	1,75	1,33
2 autorizaciones	10	19,61%						
Ns /nc	8	15,69%	1,23 autorizaciones /empresa		1,23 autorizaciones /empresa			
Total	51	100,00%						

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 51 empresas de transporte de mercancías por carretera)

Según las estimaciones manifestadas por las empresas transportistas consultadas el 14,55% de las empresas de servicio pesado tienen previsto incrementar su número medio de autorizaciones /vehículos en 1,28 unidades /empresa, mientras que un 19,39% de las empresas de servicio ligero tienen previsto aumentar el número medio de autorizaciones /vehículo en 1,17 unidades /empresa, en un espacio temporal de 2 años. **Esto daría lugar a un incremento para el periodo 2008 /09 del número de autorizaciones de servicio pesado en Castilla y León de 611,84 nuevas autorizaciones /año, mientras el número de nuevas autorizaciones de servicio ligero en Castilla y León sería de 334,97 autorizaciones /año.**

Cuadro 52 PREVISIÓN DE INCORPORACIÓN DE NUEVAS AUTORIZACIONES ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CASTILLA Y LEÓN extrapolación de los datos recogidos en el estudio a nivel regional (horizonte 2008 /09)						
Grupo de actividad	Previsión de crecimiento	Tamaño regional	Nº empresas con previsión de crecimiento	Nº de autorizaciones medias /empresa	Previsión de incremento en nº de autorizaciones en el periodo 2008 /09	
Pesado	14,55%	6.571	956,08	1,28	1.223,68	
Ligero	19,39%	2.953	572,59	1,17	669,93	
Total	16,04%	9.524	1.528,67	1,23	1.893,61	

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados obtenidos en el Estudio

❖ Estructura laboral como factor de competitividad de las empresas transportista de CyL

Cuando se analiza la competitividad de la actividad empresarial, la estructura socio-laboral ocupa un lugar estratégico prioritario en el estudio de situación y perspectivas de futuro sectoriales.

La **empresa transportista de Castilla y León cuenta en la actualidad, con una media de 2,73 trabajadores /empresa**, de los cuales 1,53 trabajadores lo son asalariados (56,04%) y 1,20 son personal autónomo (43,96%). Por grupos de actividad, la empresa transportista de servicio público pesado, cuenta con una media de 2,82 trabajadores /empresa, 1,62 son trabajadores asalariados (57,45%), mientras que 1,20 son personal autónomo (42,55%), mientras que la empresa transportista de servicio público ligero, cuenta con una media de 2,42 trabajadores por empresa, 1,22 son personal asalariado (50,41%) y 1,20 personal autónomo (49,59%).

El tamaño medio de las empresas transportistas de Castilla y León creció en lo que va de año, respecto del ejercicio 2006 un 9,95%. Donde se mantiene de forma estable la estructura de personal autónomo y se incrementa en un 19,27% la estructura de personal asalariado.

Por **departamentos de actividad empresarial**, el 90,46% del personal de las empresas transportistas de Castilla y León está dedicado a labores de conducción /transporte, un 6,11% a gerencia /administración, mientras que un 1,47% a trabajos de logística /almacén.

¿Cómo será la previsión de crecimiento de la actividad de transporte de mercancías por carretera por estructura laboral de la empresa?

El 18,87% de las empresas transportistas consultadas tienen previsto incorporar personal a sus plantillas. Este porcentaje se reduce al 15,91% cuando hablamos de empresas transportistas de servicio público pesado y alcanza el 25,51% cuando se habla de empresas de servicio público ligero.

A mayor tamaño de la empresa mayor previsión de incorporación de personal. Mientras un 8,72% de las empresas sin personal asalariado tiene previsto contratar personal a corto plazo, este porcentaje se va hasta el 31,25% cuando hablamos de empresas de entre 1 y 20 trabajadores asalariados y del 35,71% (una de cada tres empresas consultadas) en aquellas empresas que cuentan con más de 20 trabajadores asalariados.

Cuadro 53 PREVISIÓN DE CRECIMIENTO DE LAS ESTRUCTURAS SOCIO-LABORALES ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CyL por grupo de actividad y tamaño de la empresa (horizonte 2008)								
	Totales		Grupo de actividad		Tamaño de la empresa			
	Frecuencia	%	Pesado	Ligero	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Sí tiene previsto contratar	60	18,87%	15,91%	25,51%	8,72%	31,25%	31,25%	35,71%
No tiene previsto contratar	251	78,93%	81,36%	73,47%	91,28%	43,75%	43,75%	64,29%
Ns /nc	7	2,20%	2,73%	1,02%	0,00%	25,00%	25,00%	0,00%
Total	318	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

Estas **previsiones de crecimiento de las estructuras socio-laborales de las empresas transportista**, supondrían la incorporación de **1,25 trabajadores /empresa**, **1,31 trabajadores /empresa de servicio público pesado** y **1,17 trabajadores /empresa de servicio público ligero**.



Cuadro 54 PREVISIÓN DE CRECIMIENTO DE LAS ESTRUCTURAS SOCIO-LABORALES ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE Cyl por grupo de actividad y tamaño de la empresa (horizonte 2008)								
	Totales		Nº medio de trabajadores / grupo de actividad		Nº medio de trabajadores /Tamaño de la empresa			
	Frecuencia	%	Pesado	Ligero	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
1 trabajador	45	75,00%	1,31	1,17	1,00	1,18	2,00	1,50
2 trabajadores	9	15,00%						
3 trabajadores	1	1,67%						
4 trabajadores	1	1,67%						
Ns /nc	4	6,67%	1,25 trabajadores /empresa		1,25 trabajadores /empresa			
Total	60	100,00%						

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 60 empresas de transporte de mercancías por carretera)

Al mismo tiempo se preguntó a las empresas que no tenían prevista la incorporación de personal, si por el contrario sí tenían prevista la **desaparición de puestos de trabajo en la estructura empresarial**. El **2,83% de las empresas consultadas tienen prevista la desaparición de puestos de empleo en su estructura socio-laboral**.

Cuadro 55 PREVISIÓN DE DISMINUCIÓN DE LAS ESTRUCTURAS SOCIO-LABORALES ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE Cyl por grupo de actividad y tamaño de la empresa (horizonte 2008)								
	Totales		Nº medio de trabajadores / grupo de actividad		Nº medio de trabajadores /Tamaño de la empresa			
	Frecuencia	%	Pesado	Ligero	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
1 trabajador	3	33,33%	2,25	1,00	2,00	2,00	0,00	0,00
2 trabajadores	1	11,11%						
3 trabajadores	0	0,00%						
4 trabajadores	0	0,00%						
5 trabajadores	1	11,11%	2,00 trabajadores /empresa		2,00 trabajadores /empresa			
Ns /nc	4	44,44%						
Total	9	100,00%						

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 9 empresas de transporte de mercancías por carretera)

El resultado es una previsión de crecimiento entre las empresas transportistas de Castilla y León en más de 1.682 puestos de empleos directos, de los cuales el 50,59% corresponderían a servicio público ligero (851,25 trabajadores) y el 49,41% a servicio público pesado (831,38 trabajadores).

La **tendencia en el crecimiento del tamaño medio de las estructuras laborales de las empresas transportistas es hacerlo con personal asalariado**.



Cuadro 56 PREVISIÓN DE EVOLUCIÓN DEL TAMAÑO DE LAS ESTRUCTURAS SOCIO-LABORALES DE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CASTILLA Y LEÓN extrapolación de los datos recogidos en el estudio a nivel regional					
Grupo de actividad	Previsión de crecimiento	Tamaño regional	Nº empresas con previsión de crecimiento	Nº medio de trabajadores	Previsión de incremento en nº de trabajadores (A)
Pesado	15,91%	6.571	1.045,45	1,31	1.369,54
Ligero	25,51%	2.953	753,31	1,17	881,37
Total	18,87%	9.524	1.798,76	1,25	2.250,91
Grupo de actividad	Previsión de disminución	Tamaño regional	Nº empresas con previsión de disminución	Nº medio de trabajadores /empresa	Previsión de disminución en nº de trabajadores (B)
Pesado	3,64%	6.571	239,18	2,25	538,16
Ligero	1,02%	2.953	30,12	1,00	30,12
Total	2,83%	9.524	269,30	2,00	568,28
					Previsión de crecimiento del nº de trabajadores (C = A - B)
Pesado					831,38
Ligero					851,25
Total					1.682,63

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados obtenidos en el Estudio

❖ **Previsión de crecimiento en materia de infraestructuras inmobiliarias de las empresas transportistas de Castilla y León como factor de competitividad**

El 53,14% de las empresas transportistas de Castilla y León tienen localizado su centro de trabajo en su propio domicilio personal, porcentaje este al que si le sumamos el 11,01%, correspondiente a todos aquellos que utilizan los servicios de parking de los centros de transporte /terminales de transporte, pero que no tiene ubicación de centro de trabajo en el propio centro de transporte /Terminal de transporte, este porcentaje alcanzaría al **64,15% de los empresarios transportistas que consultados, no disponen de centro de trabajo, más allá de su domicilio personal.**

La **superficie media del centro de trabajo de aquellas empresas transportistas que sí disponen, es de 944,53 m²** de los cuales, el **61,87% se encuentra dedicado a zona de aparcamiento para vehículos** y un **26,21% a zona de almacén**. El resto de la superficie se distribuye entre zona de servicios para vehículos y espacio para oficinas administrativas. Un porcentaje elevado de la superficie disponible en los centros de trabajo de las empresas se corresponde a **campana edificatoria** para la ubicación de los vehículos.

¿Cuáles son las necesidades de ampliación de la superficie del centro de trabajo de las empresas transportistas regionales?

Para el **16,67%** de las empresas transportistas consultadas **sí existe necesidad de ampliación del centro de trabajo actual**. Se trata fundamentalmente de empresas dedicadas al servicio público ligero.



	Totales		Grupo de actividad		Tamaño de la empresa			
	Frecuencia	%	Pesado	Ligero	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Sí existe necesidad de ampliación	19	16,67%	8,82%	28,26%	11,43%	20,00%	13,33%	21,43%
No existe necesidad de ampliación	95	83,33%	91,18%	71,74%	88,57%	80,00%	86,67%	78,57%
Ns /nc	0	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Total	114	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 114 empresas de transporte de mercancías por carretera que sí disponen de centro de trabajo como tal)

La demanda media por empresa es de una superficie próxima a los 2.000 m², de los cuales, el 2,04% sería para ampliar oficinas, el 31,14% para ampliar superficie de aparcamiento de vehículos, un 35,77% para ampliar superficie de almacén /logística y el resto para ampliar superficie de servicios y otros.

Distribución porcentual de la superficie del centro de trabajo				Superficie media (m ²)
Oficina	Aparcamiento vehículos	Almacén /logística	Resto	
2,04%	31,14%	35,77%	31,05%	1.997,22 m ²

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 19 empresas de transporte de mercancías por carretera que sí tienen necesidades de ampliación del centro de trabajo actual)

El resultado es una estimación de la demanda de superficie para ampliaciones de centros de trabajo entre las empresas transportistas regional de más de 1,14 millones de m², de los cuales el 31,40% sería para empresas de servicio público pesado y el 68,60% para empresas de servicio público ligero.

Grupo de actividad	Necesidad de ampliación centro de trabajo	Tamaño regional	Nº empresas a nivel regional con necesidad	Superficie media demandada /empresa (m ²)	Superficie total media demandada (m ²)
Pesado	2,73%	6.571	179,39		358.281,30
Ligero	13,27%	2.953	391,86		782.630,63
Total	5,98%	9.524	571,25	1.997,22	1.140.911,93

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados obtenidos en el Estudio

¿Qué porcentaje de empresas transportistas regionales tiene previsto trasladar su centro de trabajo en el corto /medio plazo?

El 15,72% de las empresas transportistas consultadas sí tiene intención de trasladar en el corto /medio plazo su centro de trabajo de ubicación.

Cuadro 60 PREVISIÓN DE TRASLADO DEL CENTRO DE TRABAJO EN EL CORTO /MEDIO PLAZO ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CyL por ubicación del centro de trabajo						
	Ubicación de la empresa					Total
	Polígono industrial	Área urbana	Centro transporte	Domicilio particular	otros	
Sí tiene intención de traslado	19,67%	17,65%	8,57%	13,61%	31,58%	15,72%
No existe intención de traslado	80,33%	82,35%	91,43%	84,62%	68,42%	83,33%
Ns /nc	0,00%	0,00%	0,00%	1,78%	0,00%	0,94%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

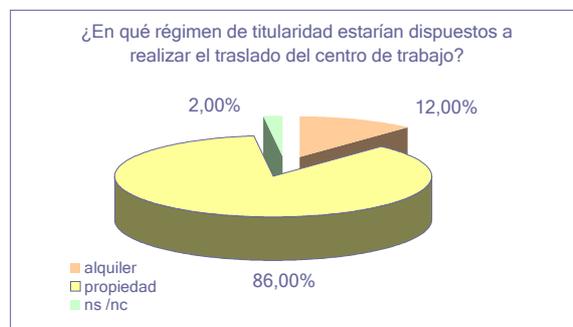
Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

¿En que régimen de titularidad estarían dispuestos a realizar el traslado del centro de trabajo?

El 86% haría el traslado en régimen de propiedad, frente a un 12% que admite una situación de alquiler.

Cuadro 61 ¿EN QUE RÉGIMEN DE TITULARIDAD ESTARÍAN DISPUESTOS A REALIZAR EL TRASLADO DEL CENTRO DE TRABAJO?		
Régimen de titularidad	Frecuencia	%
En alquiler	6	12,00%
En propiedad	43	86,00%
Ns /ns	1	2,00%
Total	50	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 50 empresas transportistas que sí manifiestan intención de trasladar su centro de trabajo)

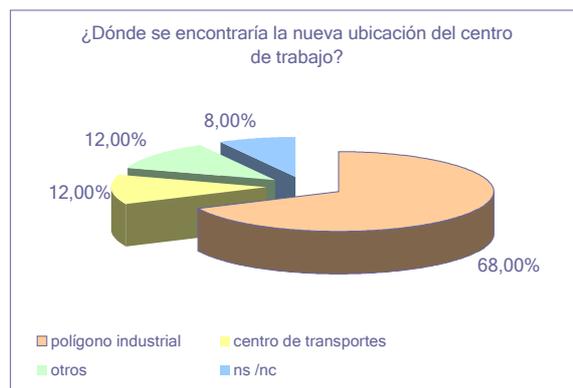


¿Dónde se encontraría la nueva ubicación?

El 68% se trasladaría a un polígono industrial /parque empresarial, frente a un 12% que lo haría a un centro de transporte /terminal de transporte.

Cuadro 62 ¿DÓNDE SE ENCONTRARÍA LA NUEVA UBICACIÓN?		
	Frecuencia	%
Polígono industrial /parque empresarial	34	68,00%
Centro de transportes /Terminal de transporte	6	12,00%
Otros	6	12,00%
Ns /ns	4	8,00%
Total	50	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 50 empresas transportistas que sí manifiestan intención de trasladar su centro de trabajo)



❖ Clima empresarial entre las empresas transportistas de mercancías de Castilla y León

Se analizan los principales indicadores de la actividad empresarial a los efectos de poder aproximar la evolución de la competitividad sectorial para los próximos años. Nuevamente se toma como referencia un horizonte temporal de 2 años (2008 /09).

Se recoge la competitividad empresarial a partir de factores clásicos en el transporte de mercancías por carretera: ventas anuales, tarifas aplicadas, kilómetros recorridos anualmente, porcentaje de kilómetros recorridos anualmente con carga, toneladas anuales transportadas y estructura de costes operativos de la actividad.

Según las estimaciones realizadas por las empresas transportistas de Castilla y León consultadas, la evolución de la competitividad empresarial para los próximos dos años será:

1. **Ventas anuales.**

El 44,03% de las empresas transportistas consultadas creen, que las ventas anuales experimentarán un crecimiento anual medio hasta el 12%.

Un 30,19% cree, que las ventas seguirán igual, mientras que un 17,61% considera que se producirá una pérdida paulatina de competitividad, con disminución anual entre el 4% y el 12%.

2. **Tarifas aplicadas.**

Las tarifas son uno de esos factores claves en el análisis de competitividad. Pues bien, el 56,92% de los empresarios entrevistados creen que será posible un incremento de las mismas. Preguntados por la estimación del intervalo de incremento, el 54,70% señala del orden del 0% al 4%.

Cuadro 63 CLIMA EMPRESARIAL /COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CASTILLA Y LEÓN estimación a corto /medio plazo (horizonte temporal 2008 /09)							
Factores de competitividad	Estimación anual (período 2008 /09)	Intervalo por porcentaje estimado					Ns /nc
		0 /4%	4 /8%	8 /12%	Más de 12%		
Ventas anuales	Aumentarán	44,03%	24,29%	23,57%	21,43%	15,71%	15,00%
	Seguirán igual	30,19%					
	Disminuirán	17,61%	10,71%	17,86%	19,64%	14,29%	37,50%
	Ns /nc	8,18%					
Tarifas aplicadas	Aumentarán	56,92%	54,70%	27,62%	2,21%	1,66%	13,81%
	Seguirán igual	30,19%					
	Disminuirán	5,35%	29,41%	5,88%	0,00%	23,53%	41,18%
	Ns /nc	7,55%					
Km. anuales medios recorridos	Aumentarán	16,04%	27,45%	11,76%	11,76%	29,41%	19,61%
	Seguirán igual	55,35%					
	Disminuirán	20,13%	12,50%	18,75%	15,63%	18,75%	34,38%
	Ns /nc	8,49%					
% Km. recorridos anualmente con carga	Aumentarán	24,53%	23,08%	15,38%	7,69%	21,79%	32,05%
	Seguirán igual	54,09%					
	Disminuirán	11,32%	8,33%	19,44%	19,44%	16,67%	36,11%
	Ns /nc	10,06%					
Toneladas anuales medias transportadas	Aumentarán	27,36%	25,29%	14,94%	9,20%	19,54%	31,03%
	Seguirán igual	47,80%					
	Disminuirán	13,52%	9,30%	25,58%	23,26%	13,95%	27,91%
	Ns /nc	11,32%					
Estructura de costes operativos de la actividad	Aumentarán	58,49%	24,73%	22,58%	8,06%	8,06%	36,56%
	Seguirán igual	13,21%					
	Disminuirán	17,30%	43,64%	7,27%	5,45%	12,73%	30,91%
	Ns /nc	11,01%					

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

3. **Kilómetros anuales medios recorridos, Porcentaje de kilómetros anualmente recorridos con carga, Toneladas anuales medias transportadas.**

Difícilmente se podrá incrementar los kilómetros anuales medios recorridos, algo que sucederá igual con el porcentaje de kilómetros anualmente recorridos con carga y las toneladas anuales transportadas.

La nueva reglamentación del sector en materia de tiempos de conducción y descanso se prevé que influya negativamente en el número de horas /anuales dedicadas a la actividad por lo que en el mejor de los casos estas variables se mantendrán igual.

El incremento de ventas vendría dado por el incremento de autorizaciones /vehículos en la empresa.

4. **Estructura de costes operativos de la actividad.**

El 58,49% de las empresas transportistas consultadas creen que la estructura de costes operativos de la actividad experimentará un crecimiento anual medio de entre el 0% y el 8%.

Un 13,21% cree, que los costes de la actividad seguirán igual, mientras que un 17,30% considera que se producirá una disminución, fundamentalmente en porcentajes inferiores al 4%.

Por razón del grupo de actividad clasificado.

El transporte de mercancías por carretera de servicio público pesado prevé una pérdida de competitividad empresarial para los próximos años. El incremento en las ventas anuales (35,45%) lo será en porcentaje inferior a la media (44,03%), mientras que la estimación de incremento de la estructura de costes de la actividad (63,18%) es sensiblemente superior a la prevista por el sector en su conjunto (58,49%). La estimación de incremento en las tarifas (52,27%) será en porcentajes similares a la media del sector (56,92%), mientras que los kilómetros recorrido (totales y porcentaje con carga) y las toneladas transportadas seguirán igual a la tendencia marcada por la media sectorial.

Cuadro 64
CLIMA EMPRESARIAL /COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE SERVICIO PESADO DE CASTILLA Y LEÓN
estimación a corto /medio plazo (horizonte temporal 2008 /09)

Factores de competitividad	Estimación anual (periodo 2008 /09)	Intervalo por porcentaje estimado					Ns /nc
		0 /4%	4 /8%	8 /12%	Más de 12%		
Ventas anuales	Aumentarán	35,45%	21,79%	25,64%	20,51%	12,82%	19,23%
	Seguirán igual	36,82%					
	Disminuirán	19,09%	4,76%	16,67%	19,05%	14,29%	45,24%
	Ns /nc	8,64%					
Tarifas aplicadas	Aumentarán	52,27%	53,91%	21,74%	2,61%	1,74%	20,00%
	Seguirán igual	32,73%					
	Disminuirán	6,82%	26,67%	6,67%	0,00%	20,00%	46,67%
	Ns /nc	8,18%					
Km. anuales medios recorridos	Aumentarán	13,64%	33,33%	13,33%	6,67%	20,00%	26,67%
	Seguirán igual	54,09%					
	Disminuirán	25,45%	10,71%	17,86%	17,86%	17,86%	35,71%
	Ns /nc	6,82%					
% Km. recorridos anualmente con carga	Aumentarán	22,73%	24,00%	12,00%	6,00%	16,00%	42,00%
	Seguirán igual	54,55%					
	Disminuirán	13,64%	6,67%	20,00%	23,33%	13,33%	36,67%
	Ns /nc	9,09%					
Toneladas anuales medias transportadas	Aumentarán	25,00%	27,27%	12,73%	3,64%	16,36%	40,00%
	Seguirán igual	48,64%					
	Disminuirán	15,91%	8,57%	22,86%	28,57%	11,43%	28,57%
	Ns /nc	10,45%					
Estructura de costes operativos de la actividad	Aumentarán	63,18%	20,86%	21,58%	7,19%	9,35%	41,01%
	Seguirán igual	11,82%					
	Disminuirán	15,91%	31,43%	5,71%	5,71%	14,29%	42,86%
	Ns /nc	9,09%					

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 220 empresas de transporte de mercancías por carretera de servicio pesado)



Cuadro 65
CLIMA EMPRESARIAL /COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE SERVICIO LIGERO DE CASTILLA Y LEÓN
estimación a corto /medio plazo (horizonte temporal 2008 /09)

Factores de competitividad	Estimación anual (periodo 2008 /09)	Intervalo por porcentaje estimado					Ns /nc
		0 /4%	4 /8%	8 /12%	Más de 12%		
Ventas anuales	Aumentarán	63,27%	27,42%	20,97%	22,58%	19,35%	9,68%
	Seguirán igual	15,31%					
	Disminuirán	14,29%	28,57%	21,43%	21,43%	14,29%	14,29%
	Ns /nc	7,14%					
Tarifas aplicadas	Aumentarán	67,35%	56,06%	37,88%	1,52%	1,52%	3,03%
	Seguirán igual	24,49%					
	Disminuirán	2,04%	50,00%	0,00%	0,00%	50,00%	0,00%
	Ns /nc	6,12%					
Km. anuales medios recorridos	Aumentarán	21,43%	19,05%	9,52%	19,05%	42,86%	9,52%
	Seguirán igual	58,16%					
	Disminuirán	8,16%	25,00%	25,00%	0,00%	25,00%	25,00%
	Ns /nc	12,24%					
% Km. recorridos anualmente con carga	Aumentarán	28,57%	21,43%	21,43%	10,71%	32,14%	14,29%
	Seguirán igual	53,06%					
	Disminuirán	6,12%	16,67%	16,67%	0,00%	33,33%	33,33%
	Ns /nc	12,24%					
Toneladas anuales medias transportadas	Aumentarán	32,65%	21,88%	18,75%	18,75%	25,00%	15,63%
	Seguirán igual	45,92%					
	Disminuirán	8,16%	12,50%	37,50%	0,00%	25,00%	25,00%
	Ns /nc	13,27%					
Estructura de costes operativos de la actividad	Aumentarán	47,96%	36,17%	25,53%	10,64%	4,26%	23,40%
	Seguirán igual	16,33%					
	Disminuirán	20,41%	65,00%	10,00%	5,00%	10,00%	10,00%
	Ns /nc	15,31%					

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 98 empresas de transporte de mercancías por carretera de servicio ligero)

El transporte de mercancías por carretera de servicio público ligero se muestra sensiblemente optimista en su previsión para los próximos años. El incremento en las **ventas anuales** (63,27%) lo será en porcentaje muy superior a la media (44,03%), mientras que la estimación de incremento de la **estructura de costes de la actividad** (47,96%) resulta ser significativamente inferior a la prevista por el sector en su conjunto (58,49%). La estimación de incremento en las **tarifas** (67,35%) también lo será en porcentaje sensiblemente superior a la media del sector (56,92%), mientras que los kilómetros recorridos (totales y porcentaje con carga) y las toneladas transportadas seguirán igual a la tendencia marcada por la media sectorial.

Por razón del **tamaño de la estructura empresarial**.

1. **Empresas sin asalariados.**

La empresa se muestra sensiblemente pesimista sobre la evolución de su competitividad. El incremento en las **ventas anuales** (38,95%) lo será en porcentajes inferiores a la media (44,03%), mientras que la estimación de incremento de la **estructura de costes de la actividad** (58,72%) resulta ser similar a la prevista por el sector en su conjunto (58,49%), algo parecido sucede con la estimación de incremento en las **tarifas** (54,07%). El resto de factores de competitividad analizados seguirán la tendencia marcada por la media expresada a nivel sectorial.

2. **Empresas de 1 a 9 asalariados.**

La previsión de evolución de las variables de competitividad viene a respetar la tendencia marca a nivel general. El incremento en las **ventas anuales** (47,41%) se estima en porcentaje similar al de la media, incluso positivamente superior (44,03%), de igual modo se expresa la estimación de incremento de la **estructura de costes de la actividad** (62,07%) respecto de la prevista por el sector en su conjunto (58,49%).

Significativamente se mejoran las previsiones de incremento de las **tarifas** (62,93%), frente a la estimación general (56,92%).

El resto de factores de competitividad seguirán la tendencia marcada por la media sectorial.



Cuadro 66 CLIMA EMPRESARIAL /COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS EN EL INTERVALO SIN ASALARIADOS DE CASTILLA Y LEÓN estimación a corto /medio plazo (horizonte temporal 2008 /09)							
Factores de competitividad	Estimación anual (periodo 2008 /09)	Intervalo por porcentaje estimado					
		0 /4%	4 /8%	8 /12%	Más de 12%	Ns /nc	
Ventas anuales	Aumentarán	38,95%	29,85%	28,36%	20,90%	5,97%	14,93%
	Seguirán igual	33,72%					
	Disminuirán	15,70%	14,81%	14,81%	18,52%	7,41%	44,44%
Tarifas aplicadas	Ns /nc	11,63%					
	Aumentarán	54,07%	58,06%	26,88%	1,08%	1,08%	12,90%
	Seguirán igual	30,81%					
Km. anuales medios recorridos	Disminuirán	5,81%	20,00%	10,00%	0,00%	20,00%	50,00%
	Ns /nc	9,30%					
	Aumentarán	11,05%	15,79%	21,05%	15,79%	26,32%	21,05%
% Km. recorridos anualmente con carga	Seguirán igual	59,88%					
	Disminuirán	19,19%	15,15%	15,15%	18,18%	12,12%	39,39%
	Ns /nc	9,88%					
Toneladas anuales medias transportadas	Aumentarán	20,93%	19,44%	19,44%	8,33%	13,89%	38,89%
	Seguirán igual	53,49%					
	Disminuirán	13,37%	8,70%	17,39%	21,74%	8,70%	43,48%
Estructura de costes operativos de la actividad	Ns /nc	12,21%					
	Aumentarán	20,35%	22,86%	11,43%	11,43%	14,29%	40,00%
	Seguirán igual	51,16%					
Estructura de costes operativos de la actividad	Disminuirán	15,12%	7,69%	23,08%	26,92%	7,69%	34,62%
	Ns /nc	13,37%					
	Aumentarán	58,72%	25,74%	16,83%	8,91%	7,92%	40,59%
Estructura de costes operativos de la actividad	Seguirán igual	14,53%					
	Disminuirán	14,53%	44,00%	4,00%	8,00%	12,00%	32,00%
	Ns /nc	12,21%					

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 172 empresas de transporte de mercancías por carretera en el intervalo sin asalariados)

Cuadro 67 CLIMA EMPRESARIAL /COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS EN EL INTERVALO DE 1 A 9 ASALARIADOS DE CASTILLA Y LEÓN estimación a corto /medio plazo (horizonte temporal 2008 /09)							
Factores de competitividad	Estimación anual (periodo 2008 /09)	Intervalo por porcentaje estimado					
		0 /4%	4 /8%	8 /12%	Más de 12%	Ns /nc	
Ventas anuales	Aumentarán	47,41%	16,36%	20,00%	20,00%	30,91%	12,73%
	Seguirán igual	27,59%					
	Disminuirán	21,55%	8,00%	24,00%	24,00%	16,00%	28,00%
Tarifas aplicadas	Ns /nc	3,45%					
	Aumentarán	62,93%	50,68%	28,77%	4,11%	2,74%	13,70%
	Seguirán igual	26,72%					
Km. anuales medios recorridos	Disminuirán	4,31%	60,00%	0,00%	0,00%	20,00%	20,00%
	Ns /nc	6,03%					
	Aumentarán	21,55%	28,00%	8,00%	12,00%	36,00%	16,00%
% Km. recorridos anualmente con carga	Seguirán igual	53,45%					
	Disminuirán	18,97%	9,09%	27,27%	13,64%	27,27%	22,73%
	Ns /nc	6,03%					
Toneladas anuales medias transportadas	Aumentarán	27,59%	28,13%	12,50%	6,25%	34,38%	18,75%
	Seguirán igual	58,62%					
	Disminuirán	6,90%	0,00%	37,50%	25,00%	25,00%	12,50%
Estructura de costes operativos de la actividad	Ns /nc	6,90%					
	Aumentarán	34,48%	27,50%	17,50%	10,00%	25,00%	20,00%
	Seguirán igual	46,55%					
Estructura de costes operativos de la actividad	Disminuirán	10,34%	8,33%	41,67%	25,00%	16,67%	8,33%
	Ns /nc	8,62%					
	Aumentarán	62,07%	23,61%	31,94%	5,56%	8,33%	30,56%
Estructura de costes operativos de la actividad	Seguirán igual	12,93%					
	Disminuirán	17,24%	45,00%	15,00%	5,00%	15,00%	20,00%
	Ns /nc	7,76%					

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 116 empresas de transporte de mercancías por carretera en el intervalo de 1 a 9 asalariados)



Cuadro 68							
CLIMA EMPRESARIAL /COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS EN EL INTERVALO DE 10 A 19 ASALARIADOS DE CASTILLA Y LEÓN							
estimación a corto /medio plazo (horizonte temporal 2008 /09)							
Factores de competitividad	Estimación anual (periodo 2008 /09)	Intervalo por porcentaje estimado					Ns /nc
		0 /4%	4 /8%	8 /12%	Más de 12%		
Ventas anuales	Aumentarán	43,75%	14,29%	14,29%	14,29%	14,29%	42,86%
	Seguirán igual	31,25%					
	Disminuirán	18,75%	0,00%	0,00%	0,00%	66,67%	33,33%
	Ns /nc	6,25%					
Tarifas aplicadas	Aumentarán	56,25%	33,33%	44,44%	0,00%	0,00%	22,22%
	Seguirán igual	31,25%					
	Disminuirán	6,25%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%
	Ns /nc	6,25%					
Km. anuales medios recorridos	Aumentarán	12,50%	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	50,00%
	Seguirán igual	37,50%					
	Disminuirán	37,50%	16,67%	0,00%	0,00%	33,33%	50,00%
	Ns /nc	12,50%					
% Km. recorridos anualmente con carga	Aumentarán	18,75%	0,00%	0,00%	0,00%	33,33%	66,67%
	Seguirán igual	43,75%					
	Disminuirán	25,00%	25,00%	0,00%	0,00%	50,00%	25,00%
	Ns /nc	12,50%					
Toneladas anuales medias transportadas	Aumentarán	18,75%	0,00%	0,00%	0,00%	33,33%	66,67%
	Seguirán igual	43,75%					
	Disminuirán	25,00%	25,00%	0,00%	0,00%	50,00%	25,00%
	Ns /nc	12,50%					
Estructura de costes operativos de la actividad	Aumentarán	50,00%	25,00%	0,00%	12,50%	12,50%	50,00%
	Seguirán igual	6,25%					
	Disminuirán	25,00%	50,00%	0,00%	0,00%	25,00%	25,00%
	Ns /nc	18,75%					

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 16 empresas de transporte de mercancías por carretera en el intervalo de 10 a 19 asalariados)

3. Empresas de 10 a 19 asalariados.

La mejora competitiva de esta tipología de empresas descansa en la reducción de la estructura de costes operativos de la actividad (o cuanto menos en un incremento minorado de los mismos), en una reducción de los kilómetros anuales medios recorridos, acompañados de un incremento del porcentaje de kilómetros anuales medios recorridos con carga con la consolidación de toneladas transportadas.

4. Empresas de 20 ó más asalariados.

Las empresas de mayor tamaño muestran niveles excelentes en la valoración de la competitividad en todos y cada uno de los factores analizados.

La previsión de incremento de las ventas alcanza el 78,57% de las empresas consultadas, con crecimientos porcentuales medios de entre el 0% y el 12% anual. Frente a la previsión de la media que se sitúa en el 44,03%.

En contra de la tendencia sectorial, la previsión sobre las tarifas aplicadas es la de mantener, para el 50% de las empresas consultadas.

En cuanto a la estructura de costes operativos de la actividad, por primera vez un estrato es capaz de estimar que esta disminuirá.

Además, la empresa de mayor tamaño estima incrementos en los niveles de kilómetros anuales medios recorridos, porcentaje de kilómetros anualmente recorridos con carga y toneladas anuales medias transportadas, frente a la consideración del sector de la tendencia a seguir igual.

Cuadro 69 CLIMA EMPRESARIAL /COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS EN EL INTERVALO DE 20 Ó MÁS ASALARIADOS DE CASTILLA Y LEÓN estimación a corto /medio plazo (horizonte temporal 2008 /09)							
Factores de competitividad	Estimación anual (periodo 2008 /09)	Intervalo por porcentaje estimado					
		0 /4%	4 /8%	8 /12%	Más de 12%	Ns /nc	
Ventas anuales	Aumentarán	78,57%	36,36%	18,18%	36,36%	0,00%	9,09%
	Seguirán igual	7,14%					
	Disminuirán	7,14%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Ns /nc	7,14%					
Tarifas aplicadas	Aumentarán	42,86%	83,33%	0,00%	0,00%	0,00%	16,67%
	Seguirán igual	50,00%					
	Disminuirán	7,14%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Ns /nc	0,00%					
Km. anuales medios recorridos	Aumentarán	35,71%	80,00%	0,00%	0,00%	0,00%	20,00%
	Seguirán igual	35,71%					
	Disminuirán	21,43%	0,00%	33,33%	33,33%	0,00%	33,33%
	Ns /nc	7,14%					
% Km. recorridos anualmente con carga	Aumentarán	50,00%	28,57%	14,29%	14,29%	0,00%	42,86%
	Seguirán igual	35,71%					
	Disminuirán	7,14%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Ns /nc	7,14%					
Toneladas anuales medias transportadas	Aumentarán	64,29%	33,33%	22,22%	0,00%	11,11%	33,33%
	Seguirán igual	21,43%					
	Disminuirán	7,14%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Ns /nc	7,14%					
Estructura de costes operativos de la actividad	Aumentarán	35,71%	20,00%	40,00%	20,00%	0,00%	20,00%
	Seguirán igual	7,14%					
	Disminuirán	42,86%	33,33%	0,00%	0,00%	0,00%	66,67%
	Ns /nc	14,29%					

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 14 empresas de transporte de mercancías por carretera en el intervalo de 20 ó más asalariados)

5.3.2. Competitividad empresarial entre los operadores del transporte de Cyl

A diferencia de lo que sucede con el análisis de competitividad de las empresas transportistas por carretera, en el que la información fluye de forma más o menos efectiva, referencias sectoriales existentes y disponibilidad de diversos observatorios (costes, precios, mercancías, social), la figura del operador del transporte vive en una especie de anonimato informativo, y de indeterminación conceptual. El Ministerio de Fomento define la autorización de operador de transportes de mercancías, como aquella que habilita a su titular al ejercicio de actividades de agencia de transportes de mercancías, así como de actividades de transitario, y actividades de almacenista - distribuidor.

Resulta por ello obvio, utilizar al operador de transporte como unidad informante para completar el trabajo de investigación, no solo por el papel que ocupa hoy en la actividad del transporte de mercancía por carretera dentro del transporte de mercancías, como organizador de la actividad, sino porque además la evolución de la figura del operador del transporte pasa por la incorporación de servicios de alto valor añadido vinculados a la logística, hasta convertirse en operador logístico.

A fecha de realización del estudio se constata una clara ausencia de información de la actividad desarrollada por los operadores, que dificulta la identificación de factores /variables analíticas de competitividad empresarial, por lo que en base a la clasificación de las actividades desarrolladas por los operadores del transporte se identificaron, las siguientes:

- De tipo estructural:
 - Tipología de la actividad desarrollada. Desde transporte de mercancías por carretera por tipología de vehículo /autorización, con vehículos propios o subcontratados /colaboradores, pasando por la manipulación y depósito de mercancías y /o el depósito y almacenamiento, hasta llegar a la organización del transporte de mercancías (agencia de transportes y /o transitarios, otros servicios de mediación del transporte).
 - Tipología del transporte realizado: carga completa y carga fraccionada.

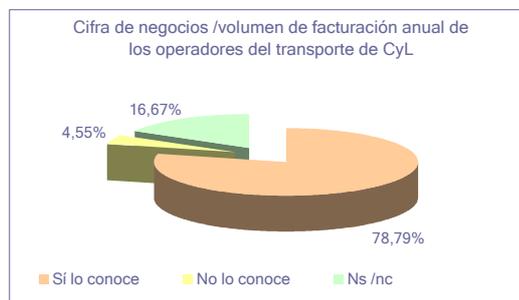
- De tipo operacional:
 - Ventas anuales.
 - Tarifas aplicadas.
 - Kilómetros anuales medios recorridos.
 - Toneladas anuales medias gestionadas.
 - Parque de vehículos propios.
 - Parque de vehículos subcontratados /colaboradores.

❖ **Cifra de negocios /volumen de facturación anual de los operadores del transporte**

A pesar de las reticencias que plantea formular la pregunta relativa a la cifra de negocios /volumen de facturación anual de la empresa, el **25,76% de los operadores del transporte consultados facilitaron el dato aproximado.**

Cuadro 70 CIFRA DE NEGOCIOS /VOLUMEN DE FACTURACIÓN ANUAL DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CyL		
	Frecuencia	%
Sí lo conoce	52	78,79%
No lo conoce	3	4,55%
Ns /nc	11	16,67%
Total	66	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores del transporte)



Un **78,79% de los operadores consultados se muestran capaces de identificar un intervalo de facturación.** El 12,58% no conoce la facturación de la empresa, mientras que un 9,75% no sabe o no contesta.

Al igual que sucedía con el análisis de los intervalos de facturación de las empresas transportistas, la agrupación de actividad y por supuesto el tamaño del operador del transporte son factores claves en el desarrollo de la facturación anual de la empresa. A mayor tamaño del operador mayores niveles de facturación.

El **75,01% de los operadores consultados facturan en los intervalos que van de 600.001 € a los 4.800.000 €.** El perfil del operador del transporte en este intervalo de facturación, **en el 51,28% de las ocasiones se trata de un operador que no sólo presta servicios de organización del transporte, sino que además opera mediante la prestación de servicios de corte logístico** (manipulación y depósito de mercancías y /o depósito y almacenamiento de mercancías) y **cuenta con más de 20 trabajadores asalariados, en el 33,33% de las ocasiones y con entre 10 y 19 trabajadores en el 38,46% de los casos.**

Como ya se ha indicado, el **25,76% de las empresas transportistas consultadas facilitan dato aproximado de facturación anual referida al ejercicio 2006,** porcentaje éste que sin llegar a ser lo suficientemente representativo, permite una aproximación a la cifra de negocios media por operador del transporte de Castilla y León.



Cuadro 71
CIFRA DE NEGOCIOS /VOLUMEN DE FACTURACIÓN ANUAL DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CASTILLA Y LEÓN
por agrupación de la actividad y tamaño de la empresa

Intervalo	Totales		Sin asalariados		De 1 a 9 asalariado		De 10 a 19 asalariados		De 20 o más asalariados		Total (%)
	Frecuencia	%	Solo org. de tte	Org. y/o más serv.	Solo org. de tte	Org. y/o más serv.	Solo org. de tte	Org. y/o más serv.	Solo org. de tte	Org. y/o más serv.	
75.000 € o menos	3	5,77%	33,33%	0,00%	66,67%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100%
Entre 75.001 € y 150.000 €	1	1,92%	0,00%	0,00%	100,0%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100%
Entre 150.001 € y 300.000 €	3	5,77%	100,0%	0,00%	33,33%	33,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100%
Entre 300.001 € y 600.000 €	3	5,77%	0,00%	0,00%	0,00%	33,33%	66,67%	0,00%	0,00%	0,00%	100%
Entre 600.001 € y 1.200.000 €	18	34,62%	5,56%	0,00%	16,67%	11,11%	22,22%	11,11%	0,00%	33,33%	100%
Entre 1.200.001 € y 2.400.001 €	9	17,31%	0,00%	0,00%	11,11%	11,11%	33,33%	22,22%	0,00%	22,22%	100%
Entre 2.400.001 € y 4.800.000 €	12	23,08%	0,00%	0,00%	16,67%	8,33%	25,00%	8,33%	16,67%	25,00%	100%
Entre 4.800.001 € y 9.600.000 €	3	5,77%	0,00%	0,00%	33,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	66,67%	--
9.600.001 € ó más	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Total	52	100,00%	9,62%	0,00%	21,15%	11,54%	23,08%	9,62%	3,85%	25,00%	100%

Fuente: Elaboración propia. (total muestra: 52 operadores del transporte que conocen la cifra de negocios /volumen de facturación anual de la actividad)

La facturación media del operador de transporte de Castilla y León se sitúa en el entorno de los 2,07 millones de euros. Entre aquellos operadores que lo son únicamente como organizadores del transporte de mercancías esta facturación media se eleva hasta los 2,43 millones de euros. Mientras que por el contrario, aquellos otros operadores que además de la organización del transporte prestan servicios de organización del transporte, sino que además operan mediante la prestación de servicios de corte logístico (manipulación y depósito de mercancías y /o depósito y almacenamiento de mercancías), su facturación media se sitúa en el entorno del 1,71 millones de euros.

Cuadro 72
CIFRA DE NEGOCIOS /VOLUMEN DE FACTURACIÓN ANUAL ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CyL
facturación media por intervalo

Intervalo	Facturación media /empresa	Sólo organización del tte. de mercancías	Organización del tte. y /o depósito y /o manipulación y /o almacenamiento
75.000 € o menos	--	--	--
Entre 75.001 € y 150.000 €	--	--	--
Entre 150.001 € y 300.000 €	--	--	--
Entre 300.001 € y 600.000 €	600.000,00 €	600.000,00 €	--
Entre 600.001 € y 1.200.000 €	1.075.000,00 €	1.050.000,00 €	1.100.000,00 €
Entre 1.200.001 € y 2.400.001 €	1.732.000,00 €	1.900.000,00 €	1.690.000,00 €
Entre 2.400.001 € y 4.800.000 €	3.200.000,00 €	3.250.000,00 €	3.000.000,00 €
4.800.001 € ó más	6.500.000,00 €	5.000.000,00 €	8.000.000,00 €
Resultados medios de los intervalos 5, 6 y 7 de facturación	2.068.571,43 €	2.428.571,43 €	1.708.571,43 €

Fuente: Elaboración propia. (total muestra: 17 operadores del transporte que facilitan dato de la cifra de negocios /volumen de facturación anual de la actividad)

La facturación total de los operadores de transporte de Castilla y León alcanzaría la cifra de los 675 millones de euros anuales.

La tipología de la actividad desarrollada por los operadores de transporte regional condiciona su aportación al Producto Interior Bruto Regional. Así, para todos aquellos operadores de transporte dedicados única y exclusivamente a la organización del transporte de mercancías, su actividad se circunscribe a la carretera, y por lo tanto, su aportación al PIB Regional ya aparece recogida en la aportación de la empresa transportista. Mientras que para aquellos operadores, que por el contrario combinan distintas actividades como, la organización del transporte de mercancías y /o la de manipulación y depósito de mercancías y /o depósito y almacenaje, si bien su actividad se circunscribe a la carretera, lo hace de forma parcial (se estima una influencia de la carretera entre estos operadores superior al 68%).

La aportación del sector al Producto Interior Bruto Regional en el año 2006, se aproximaría a la cifra de los 73,81 millones de euros.

Cuadro 73 APROXIMACIÓN A LA APORTACIÓN DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE AL PRODUCTO INTERIOR BRUTO REGIONAL						
Sólo organización del tte. de mercancías			Organización del tte. y /o depósito y /o manipulación y /o almacenamiento			Total
Facturación media /empresa (€)	Aproximación al nº total de empresas en CyL	Aportación al PIB Regional en millones de € (estimación 0%)	Facturación media /empresa (€)	Nº total de empresas en CyL	Aportación al PIB Regional en millones de € (estimación 32%)	Aportación al PIB Regional en millones de €
2.428.571,43 €	182	0,00*	1.708.571,43 €	135	73,81**	73,81**

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Estudio relativos al porcentaje de empresas de las agrupaciones de actividad: solo organización del transporte de mercancías y combinación de distintas actividades (organización y /o manipulación y depósito y /o depósito y almacenaje).

* La aportación al PIB Regional de los operadores que solo organizan, queda estimada en la aportación del PIB Regional de las empresas transportistas, ya que su actividad está directamente vinculada a la carretera.

** Mientras que la aportación de los operadores que combinan distintas actividades, se estima que su aportación no vinculada a la carretera sería del 32%.

Margen de error: ± 5%

❖ Estructura laboral como factor de competitividad de los operadores de transporte de CyL

El operador de transporte de Castilla y León cuenta en la actualidad, con una media de 15,92 trabajadores asalariados /empresa, de los cuales 10,62 desarrollan actividades de conducción /transporte, 3,16 actividades de gerencia /administración y el resto se distribuyen en otras actividades (logística /almacén, taller, otros). El 82,45% del personal asalariado tiene la condición de fijo.

Por agrupaciones de actividad, aquellos operadores que se dedican únicamente a la organización del transporte de mercancías, disponen de una plantilla media de trabajadores asalariados por operador de 8,48 trabajadores, frente a los 24,68 trabajadores asalariados /operador combinado.

El tamaño medio de los operadores de transporte de Castilla y León creció en lo que va de año, respecto del ejercicio 2006 un 6,49%.

Por departamentos de actividad empresarial, el 66,74% del personal de los operadores de transporte de Castilla y León está dedicado a labores de conducción /transporte, un 19,85% a gerencia /administración, mientras que un 10,92% de los trabajadores asalariados aparecen ocupados en labores de logística /almacén.

¿Cómo será la previsión de crecimiento de la actividad del operador de transporte por estructura laboral de la empresa?

El 36,36% de los operadores de transporte consultados tienen previsto incorporar personal a sus plantillas. Este porcentaje se reduce al 26,32% cuando hablamos de operadores que se dedican exclusivamente a la organización del transporte de mercancías, mientras que alcanza al 50% cuando se trata de operadores que combinan diversos servicios y actividades (organización del transporte de mercancías y /o manipulación y depósito de mercancías y /o depósito y almacenamiento de mercancías).

A mayor tamaño de la empresa mayor previsión de incorporación de personal. Mientras que las empresas sin personal asalariado no tienen previsto contratar personal a corto plazo, el 28% cuando hablamos de empresas de entre 1 y 9 trabajadores asalariados, de un 40% cuando tienen entre 10 y 19 trabajadores y del 56,25% en aquellas empresas que cuentan con más de 20 trabajadores asalariados.

Cuadro 74 PREVISIÓN DE CRECIMIENTO DE LAS ESTRUCTURAS SOCIO-LABORALES ENTRE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE DE CyL por agrupación de actividad y tamaño de la empresa (horizonte 2008)								
	Totales		Agrupación de actividad		Tamaño de la empresa			
	Frecuencia	%	Sólo organ. tte.	Combinación de varios servicios	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Sí tiene previsto contratar	24	36,36%	26,32%	50,00%	0,00%	28,00%	40,00%	56,25%
No tiene previsto contratar	37	56,06%	65,79%	42,86%	100,00%	60,00%	60,00%	31,25%
Ns /nc	5	7,58%	7,89%	7,14%	0,00%	12,00%	0,00%	12,50%
Total	66	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores de transporte)

Estas previsiones de crecimiento de las estructuras socio-laborales de los operadores de transporte, supondrían la incorporación de **2,77 trabajadores asalariados /operador**, **2,00 trabajadores asalariados /operador dedicado únicamente a la organización del transporte de mercancías** y **3,31 trabajadores asalariados /operador que combina diversas actividades y servicios (organización del transporte y /o manipulación y depósito y /o depósito y almacenamiento de mercancías)**.

Cuadro 75 PREVISIÓN DE CRECIMIENTO DE LAS ESTRUCTURAS SOCIO-LABORALES ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CyL por grupo de actividad y tamaño de la empresa (horizonte 2008)								
	Totales		Nº medio de trabajadores / agrupación de actividad		Nº medio de trabajadores /Tamaño de la empresa			
	Frecuencia	%	Sólo organ. tte.	Combinación de varios servicios	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
1 trabajador	1	4,17%						
2 trabajadores	12	50,00%						
3 trabajadores	6	25,00%						
4 trabajadores	1	4,17%	2,00	3,31	0,00	2,00	2,29	3,67
5 trabajadores	1	4,17%						
Entre 6 y 8 trabajadores	0	0,00%						
9 trabajadores	1	4,17%						
Ns /nc	2	8,33%						
Total	24	100,00%	2,77 trabajadores /operador		2,77 trabajadores /operador			

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 24 empresas de transporte de mercancías por carretera)

Al mismo tiempo se preguntó a las empresas que no tenían prevista la incorporación de personal, si por el contrario sí tenían prevista la **desaparición de puestos de trabajo en la estructura empresarial**. El **3,03% de las empresas consultadas tienen prevista la desaparición de puestos de empleo en su estructura socio-laboral**.

Cuadro 76 PREVISIÓN DE DISMINUCIÓN DE LAS ESTRUCTURAS SOCIO-LABORALES ENTRE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE DE CyL (horizonte 2008)		
	Totales	
	Frecuencia	%
1 a 3 trabajadores	0	0,00%
4 trabajadores	1	50,00%
Ns /nc	1	50,00%
Total	2	100,00%

4,00 trabajadores /operador

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 2 empresas de transporte de mercancías por carretera)

Sí Castilla y León dispone de un total de 317 operadores de transporte, según las estimaciones manifestadas por estos, el 36,36% de los operadores tienen previsto incrementar su número medio de trabajadores, y lo harían en 2,77 trabajadores /empresa. A su vez, el 3,03% de los operadores consultados tienen previsto reducir el tamaño medio de sus plantillas,

El resultado es una previsión de crecimiento entre los operadores de transporte de Castilla y León en 281 puestos de trabajo asalariado directo.

Cuadro 77 PREVISIÓN DE EVOLUCIÓN DEL TAMAÑO DE LAS ESTRUCTURAS SOCIO-LABORALES DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE DE CASTILLA Y LEÓN extrapolación de los datos recogidos en el estudio a nivel regional					
	Previsión de crecimiento	Tamaño regional	Nº empresas con previsión de crecimiento	Nº medio de trabajadores	Previsión de incremento en nº de trabajadores (A)
Operadores de transporte	36,36%	317	115,26	2,77	319,27
	Previsión de disminución	Tamaño regional	Nº empresas con previsión de disminución	Nº medio de trabajadores /empresa	Previsión de disminución en nº de trabajadores (B)
Operadores de transporte	3,03%	317	9,61	4,00	38,44
Operadores de transporte					Previsión de crecimiento del nº de trabajadores (C = A - B) 280,83

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados obtenidos en el Estudio

❖ **previsión de crecimiento en materia de infraestructuras inmobiliarias de los operadores de transporte de Castilla y León como factor de competitividad**

El 48,48% de los operadores de transporte de Castilla y León tienen localizado su centro de trabajo en un polígono industrial. Un 27,27% disponen de su centro de trabajo en área urbana y el 15,15% en área periurbana.

El 65,15% de los operadores de transporte regional tienen la titularidad de sus centros de trabajo en régimen de propiedad, frente a un 31,82% que dispone del centro de trabajo en régimen de alquiler.

La superficie media del centro de trabajo de los operadores de transporte, es de 1.948,13 m² de los cuales, el 43,41% se encuentra dedicado a zona de aparcamiento para vehículos y un 27,60% a zona efectiva de almacén /logística, el resto de la superficie se distribuye entre zona de servicios para el transporte y la logística y espacio para oficinas administrativas. El 16,67% de los operadores disponen de muelle de carga y descarga (3,43 muelles /empresa).

¿Cuáles son las necesidades de ampliación de la superficie del centro de trabajo de los operadores de transporte regional?

Para el **34,85%** de los operadores de transporte consultados **sí existe necesidad de ampliación del centro de trabajo** actual. Se trata fundamentalmente de operadores de transporte que combinan distintas actividades y servicios, como la organización del transporte de mercancías y /o manipulación y depósito de mercancías y /o almacenamiento y depósito de mercancías.

Cuadro 78 NECESIDADES DE AMPLIACIÓN DE LA SUPERFICIE DEL CENTRO DE TRABAJO ENTRE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE REGIONAL por grupo de actividad y tamaño de la empresa								
	Totales		Grupo de actividad		Tamaño de la empresa			
	Frecuencia	%	Sólo organ. tte.	Combinación de varios servicios	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Sí existe necesidad de ampliación	23	34,85%	26,32%	46,43%	0,00%	40,00%	40,00%	31,25%
No existe necesidad de ampliación	41	62,12%	73,68%	46,43%	100,00%	60,00%	55,00%	62,50%
Ns /nc	2	3,03%	0,00%	7,14%	0,00%	0,00%	5,00%	6,25%
Total	66	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores de transporte)

La superficie media demandada por operador es de **3.550 m²**, de los cuales, el 1,53% sería para ampliar oficinas, el **38,11%** para ampliar superficie de aparcamiento de vehículos, un **45,52%** para ampliar superficie de almacén /logística y el resto para ampliar superficie de servicios para el transporte y la logística.

Cuadro 79 SUPERFICIE MEDIA DEMANDADA PARA AMPLIACIÓN DEL CENTRO DE TRABAJO ENTRE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE superficie media							
Oficina	Distribución porcentual de la superficie del centro de trabajo						Superficie media (m ²)
	Muelle de carga y descarga	Aparcamiento de vehículos	Zona de almacén /logística	Zona de servicios para el transporte	Zona de servicios para la logística	Otros	
1,53%	9,21%	38,11%	45,52%	4,09%	1,02%	0,51%	3.547,83 m²

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 empresas de transporte de mercancías por carretera)

Si Castilla y León dispone, de un total de 317 operadores de transporte, según las estimaciones manifestadas por estos, el 34,85% de los operadores tienen previsto ampliar la superficie de centro de trabajo en el corto /medio plazo, con una **demanda de superficie para ampliaciones de centros de trabajo próxima a los 400.000 m²**.

Cuadro 80 DEMANDA DE SUPERFICIE (m ²) PARA AMPLIACIÓN DEL CENTRO DE TRABAJO ENTRE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE DE CASTILLA Y LEÓN extrapolación de los datos recogidos en el estudio a nivel regional					
	Necesidad de ampliación centro de trabajo	Tamaño regional	Nº empresas a nivel regional con necesidad	Superficie media demanda /empresa (m ²)	Superficie total media demandada (m ²)
Operadores de transporte	34,85%	317	110,48	3.547,83	391.964,25

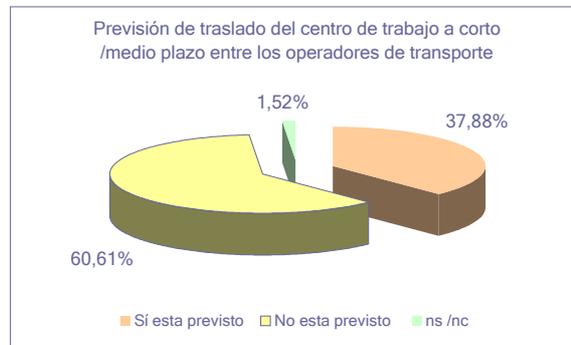
Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados obtenidos en el Estudio

¿Qué porcentaje de operadores de transporte regionales tiene previsto trasladar su centro de trabajo en el corto /medio plazo?

El 37,88% de los operadores consultados sí tiene intención de trasladar en el corto /medio plazo su centro de trabajo de ubicación.

Cuadro 81 PREVISIÓN DE TRASLADO DEL CENTRO DE TRABAJO A CORTO /MEDIO PLAZO DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE REGIONAL		
	Frecuencia	%
Sí tiene previsto trasladar el centro de trabajo	25	37,88%
No tiene previsto traslado	40	60,61%
Ns /ns	1	1,52%
Total	66	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores de transporte)

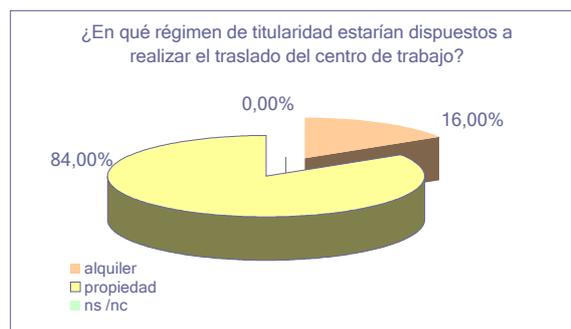


¿En que régimen de titularidad estarían dispuestos a realizar el traslado del centro de trabajo?

El 86% haría el traslado en régimen de propiedad, frente a un 16% que admite una situación de alquiler.

Cuadro 82 ¿EN QUE RÉGIMEN DE TITULARIDAD ESTARÍAN DISPUESTOS A REALIZAR EL TRASLADO DEL CENTRO DE TRABAJO?		
Régimen de titularidad	Frecuencia	%
En alquiler	4	16,00%
En propiedad	21	84,00%
Ns /ns	0	0,00%
Total	25	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 25 operadores de transporte que sí manifiestan intención de trasladar su centro de trabajo)

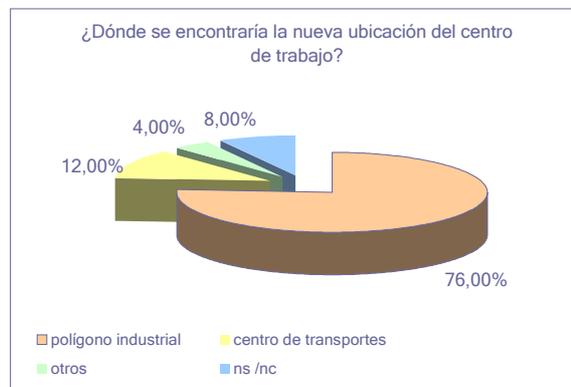


¿Dónde se encontraría la nueva ubicación?

El 76% se trasladaría a un polígono industrial /parque empresarial, frente a un 12% que lo haría a un centro de transporte /terminal de transporte.

Cuadro 83 ¿DÓNDE SE ENCONTRARÍA LA NUEVA UBICACIÓN?		
	Frecuencia	%
Polígono industrial /parque empresarial	19	76,00%
Centro de transportes /Terminal de transporte	3	12,00%
Otros	1	4,00%
Ns /ns	2	8,00%
Total	25	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 25 operadores de transporte que sí manifiestan intención de trasladar su centro de trabajo)



❖ **Clima empresarial entre los operadores del transporte de Castilla y León**

Se analizan los principales indicadores de la actividad empresarial a los efectos de poder aproximar la evolución de la competitividad sectorial para los próximos años. Se toma como referencia un horizonte temporal de 2 años (2008 /09). A partir de los siguientes factores de competitividad empresarial identificados: ventas anuales, tarifas aplicadas, kilómetros recorridos anualmente, toneladas anuales gestionadas, estructura de costes operativos de la actividad, el parque de vehículos propios y el parque de vehículos subcontratados /colaboradores.

Según las estimaciones valoradas por los operadores del transporte de Castilla y León consultados la evolución de la competitividad empresarial para los próximos dos años será:

1. **Ventas anuales.**

El 57,58% de los operadores consultados creen que las ventas anuales experimentarán un crecimiento anual medio entre el 4% y el 12%, llegando a superar este último intervalo más del 20% de los operadores consultados.

Un 21,21% cree que las ventas seguirán igual, mientras que un 15,15% considera que se producirá una pérdida paulatina de competitividad, con disminución anual entre el 0% y el 8%.

2. **Tarifas aplicadas.**

En cuanto a las tarifas aplicadas, nuevamente un 57,58% de los empresarios entrevistados creen que será posible un incremento de las mismas, en intervalos de crecimiento que oscilan entre el 0% y el 8% anual.

3. **Kilómetros anuales medios recorridos.**

Mientras un 37,88% creen que seguirán igual, el 30,30% considera que aumentarán, mientras que un 27,27% opina que por el contrario llegarán a disminuir.

4. **Estructura de costes operativos de la actividad.**

Los operadores del transporte se muestran unánimes al considerar que estos aumentarán, así lo cree el 69,70% de ellos. Crecimiento que será en los intervalos del 0% al 8% anual. Tan solo un 9,09% de las empresas consultadas creen que los costes operativos de la actividad disminuirán.

5. **Parque de vehículos propios.**

Esta variable es objeto de análisis de la competitividad empresarial de los operadores del transporte por el elevado porcentaje de operadores que disponen de autorizaciones para el transporte de servicio público, tanto de pesado como de ligero.

Para el 45,45% de los operadores consultados el parque de vehículos propios seguirá igual.

6. **Parque de vehículos subcontratados /colaboradores.**

Al igual que sucede con el análisis del parque de vehículos propios, la importancia de esta variable descansa en el elevado porcentaje de operadores, que dedicándose a la organización del transporte de mercancías, como agencia, recurren a la subcontratación de la actividad del transporte.

El 36,36% de los operadores consultados cree que el parque de vehículos subcontratados se mantendrá en niveles similares a los actuales, mientras que un 33,33% cree que aumentarán, en porcentajes anuales del 4% al 8%.



Cuadro 84
CLIMA EMPRESARIAL /COMPETITIVIDAD DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CASTILLA Y LEÓN
estimación a corto /medio plazo (horizonte temporal 2008 /09)

Factores de competitividad	Estimación anual (periodo 2008 /09)	Intervalo por porcentaje estimado					Ns /nc
		0 /4%	4 /8%	8 /12%	Más de 12%		
Ventas anuales	Aumentarán	57,58%	13,16%	31,58%	21,05%	21,05%	13,16%
	Seguirán igual	21,21%					
	Disminuirán	15,15%	40,00%	30,00%	0,00%	0,00%	30,00%
	Ns /nc	6,06%					
Tarifas aplicadas	Aumentarán	57,58%	60,53%	23,68%	5,26%	0,00%	10,53%
	Seguirán igual	25,76%					
	Disminuirán	12,12%	37,50%	12,50%	0,00%	0,00%	50,00%
	Ns /nc	4,55%					
Km. anuales medios recorridos	Aumentarán	30,30%	25,00%	15,00%	20,00%	5,00%	35,00%
	Seguirán igual	37,88%					
	Disminuirán	27,27%	22,22%	44,44%	16,67%	5,56%	11,11%
	Ns /nc	4,55%					
Toneladas anuales gestionadas	Aumentarán	53,03%	14,29%	37,14%	11,43%	14,29%	22,86%
	Seguirán igual	24,24%					
	Disminuirán	18,18%	33,33%	33,33%	16,67%	0,00%	16,67%
	Ns /nc	4,55%					
Estructura de costes operativos de la actividad	Aumentarán	69,70%	47,83%	28,26%	13,04%	4,35%	6,52%
	Seguirán igual	16,67%					
	Disminuirán	9,09%	33,33%	0,00%	16,67%	16,67%	33,33%
	Ns /nc	4,55%					
Parque de vehículos propios	Aumentarán	39,39%	34,62%	15,38%	23,08%	11,54%	15,38%
	Seguirán igual	45,45%					
	Disminuirán	7,58%	60,00%	20,00%	0,00%	20,00%	0,00%
	Ns /nc	7,58%					
Parque de vehículos subcontratados /colaboradores	Aumentarán	33,33%	18,18%	50,00%	18,18%	0,00%	13,64%
	Seguirán igual	36,36%					
	Disminuirán	16,67%	45,45%	54,55%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	13,64%					

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores del transporte)

Por razón de la **agrupación de la actividad**.

El **operador del transporte**, que lo es única y exclusivamente como organizador del transporte (figura de la agencia y/o transitario) prevé una pérdida de competitividad empresarial para los próximos años. El incremento en las **ventas anuales** (44,74%) lo será en porcentaje inferior a la media (57,58%), mientras que la estimación de incremento de la **estructura de costes de la actividad** (68,42%) se sitúa en porcentajes previstos por el conjunto de la actividad (69,70%). La estimación de incremento en las **tarifas** (52,63%) será en porcentajes similares a la media del sector (57,58%).

En cuanto al **parque de vehículos**, los operadores consideran que la tendencia será la de continuar en los mismos términos, tanto el relativo a **vehículos propios**, para un 57,89% de los operadores consultados, como el de vehículos subcontratados, mientras que **prevén un incremento del parque de vehículos subcontratados para el 42,11% de los operadores**.



Cuadro 85 CLIMA EMPRESARIAL /COMPETITIVIDAD DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CASTILLA Y LEÓN (SOLO ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS) estimación a corto /medio plazo (horizonte temporal 2008 /09)							
Factores de competitividad	Estimación anual (periodo 2008 /09)	Intervalo por porcentaje estimado					
		0 /4%	4 /8%	8 /12%	Más de 12%	Ns /nc	
Ventas anuales	Aumentarán	44,74%	17,65%	29,41%	11,76%	29,41%	11,76%
	Seguirán igual	31,58%					
	Disminuirán	18,42%	42,86%	14,29%	0,00%	0,00%	42,86%
	Ns /nc	5,26%					
Tarifas aplicadas	Aumentarán	52,63%	60,00%	25,00%	5,00%	0,00%	10,00%
	Seguirán igual	26,32%					
	Disminuirán	18,42%	42,86%	0,00%	0,00%	0,00%	57,14%
	Ns /nc	2,63%					
Km. anuales medios recorridos	Aumentarán	18,42%	14,29%	14,29%	0,00%	0,00%	71,43%
	Seguirán igual	50,00%					
	Disminuirán	28,95%	27,27%	36,36%	18,18%	0,00%	18,18%
	Ns /nc	2,63%					
Toneladas anuales gestionadas	Aumentarán	44,74%	11,76%	35,29%	0,00%	17,65%	35,29%
	Seguirán igual	34,21%					
	Disminuirán	15,79%	33,33%	16,67%	16,67%	0,00%	33,33%
	Ns /nc	5,26%					
Estructura de costes operativos de la actividad	Aumentarán	68,42%	65,38%	11,54%	7,69%	7,69%	7,69%
	Seguirán igual	18,42%					
	Disminuirán	7,89%	0,00%	0,00%	33,33%	0,00%	66,67%
	Ns /nc	5,26%					
Parque de vehículos propios	Aumentarán	26,32%	20,00%	20,00%	30,00%	10,00%	20,00%
	Seguirán igual	57,89%					
	Disminuirán	5,26%	50,00%	0,00%	0,00%	50,00%	0,00%
	Ns /nc	10,53%					
Parque de vehículos subcontratados /colaboradores	Aumentarán	31,58%	16,67%	41,67%	33,33%	0,00%	8,33%
	Seguirán igual	42,11%					
	Disminuirán	10,53%	75,00%	25,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	15,79%					

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores del transporte)

Paralelamente el operador del transporte que además del servicio de organización del transporte de mercancías, que no en todos los casos desarrolla, presta servicios relacionados con la manipulación y depósito de mercancías (trabajos de carga y descarga) y /o servicios de depósito y almacenamiento de mercancías, todos ellos muy vinculadas a las actividades logísticas, se muestra especialmente optimista en la previsión del corto /medio plazo. Con incrementos sensiblemente superiores a la media expresada por la totalidad de la muestra de operadores, de todos y cada uno de los factores objeto de análisis de competitividad empresarial, **ventas** (71,43%), **kilómetros recorridos**, **toneladas gestionadas**, así como del **parque de vehículos**, tanto **propios** (57,14%), como **subcontratados** (35,71%).



Cuadro 86 CLIMA EMPRESARIAL /COMPETITIVIDAD DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CASTILLA Y LEON (ORGANIZACIÓN DEL TTE. Y/O DEPÓSITO Y/O MANIPULACIÓN Y/O ALMACENAMIENTO). estimación a corto /medio plazo (horizonte temporal 2008 /09)							
Factores de competitividad	Estimación anual (periodo 2008 /09)		Intervalo por porcentaje estimado				Ns /nc
			0 /4%	4 /8%	8 /12%	Más de 12%	
Ventas anuales	Aumentarán	75,00%	9,52%	33,33%	28,57%	14,29%	14,29%
	Seguirán igual	7,14%					
	Disminuirán	10,71%	33,33%	66,67%	0,00%	0,00%	0,00%
Tarifas aplicadas	Ns /nc	7,14%					
	Aumentarán	64,29%	61,11%	22,22%	5,56%	0,00%	11,11%
	Seguirán igual	25,00%					
Km. anuales medios recorridos	Disminuirán	3,57%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	7,14%					
	Aumentarán	46,43%	30,77%	15,38%	30,77%	7,69%	15,38%
Toneladas anuales gestionadas	Seguirán igual	21,43%					
	Disminuirán	25,00%	14,29%	57,14%	14,29%	14,29%	0,00%
	Ns /nc	7,14%					
Estructura de costes operativos de la actividad	Aumentarán	64,29%	16,67%	38,89%	22,22%	11,11%	11,11%
	Seguirán igual	10,71%					
	Disminuirán	21,43%	33,33%	50,00%	16,67%	0,00%	0,00%
Parque de vehículos propios	Ns /nc	3,57%					
	Aumentarán	71,43%	25,00%	50,00%	20,00%	0,00%	5,00%
	Seguirán igual	14,29%					
Parque de vehículos subcontratados /colaboradores	Disminuirán	10,71%	66,67%	0,00%	0,00%	33,33%	0,00%
	Ns /nc	3,57%					
	Aumentarán	57,14%	43,75%	12,50%	18,75%	12,50%	12,50%
Parque de vehículos subcontratados /colaboradores	Seguirán igual	28,57%					
	Disminuirán	10,71%	66,67%	33,33%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	3,57%					
Parque de vehículos subcontratados /colaboradores	Aumentarán	35,71%	20,00%	60,00%	0,00%	0,00%	20,00%
	Seguirán igual	28,57%					
	Disminuirán	25,00%	28,57%	71,43%	0,00%	0,00%	0,00%
Parque de vehículos subcontratados /colaboradores	Ns /nc	10,71%					

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores del transporte)

Por razón del tamaño de la estructura empresarial.

1. **Empresas sin asalariados.**

El escaso número de empresas consultadas en este estrato, impide obtener valoraciones estadísticas de interés, a pesar de lo cual se adjunta cuadro resumen.

2. **Empresas de 1 a 9 asalariados.**

El operador de menor tamaño, de entre 1 y 9 trabajadores asalariados, estima unas previsiones de **crecimiento de las ventas** (48%), sensiblemente inferiores a lo expresado por la media de la muestra (57,58%). El resto de variables objeto de análisis se manifiestan en términos similares a los recogidos a nivel general, incremento de tarifas aplicadas, kilómetros anuales recorridos, estructura de costes operativos de la actividad, etc....



Cuadro 87 CLIMA EMPRESARIAL /COMPETITIVIDAD DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CASTILLA Y LEON EN EL ESTRATO SIN ASALARIADOS. estimación a corto /medio plazo (horizonte temporal 2008 /09)							
Factores de competitividad	Estimación anual (periodo 2008 /09)	Intervalo por porcentaje estimado					Ns /nc
		0 /4%	4 /8%	8 /12%	Más de 12%		
Ventas anuales	Aumentarán	0,00%	--	--	--	--	--
	Seguirán igual	20,00%					
	Disminuirán	80,00%	50,00%	25,00%	0,00%	0,00%	25,00%
	Ns /nc	0,00%					
Tarifas aplicadas	Aumentarán	20,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Seguirán igual	60,00%					
	Disminuirán	20,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Ns /nc	0,00%					
Km. anuales medios recorridos	Aumentarán	20,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Seguirán igual	60,00%					
	Disminuirán	20,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	0,00%					
Toneladas anuales gestionadas	Aumentarán	20,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Seguirán igual	40,00%					
	Disminuirán	40,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	0,00%					
Estructura de costes operativos de la actividad	Aumentarán	60,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Seguirán igual	20,00%					
	Disminuirán	0,00%	--	--	--	--	--
	Ns /nc	20,00%					
Parque de vehículos propios	Aumentarán	0,00%	--	--	--	--	--
	Seguirán igual	60,00%					
	Disminuirán	20,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	20,00%					
Parque de vehículos subcontratados /colaboradores	Aumentarán	0,00%	--	--	--	--	--
	Seguirán igual	40,00%					
	Disminuirán	20,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	40,00%					

Fuente: Elaboración propia (total muestra:5 operadores del transporte)

Cuadro 88 CLIMA EMPRESARIAL /COMPETITIVIDAD DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CASTILLA Y LEON EN EL INTERVALO DE 1 A 9 ASALARIADOS. estimación a corto /medio plazo (horizonte temporal 2008 /09)							
Factores de competitividad	Estimación anual (periodo 2008 /09)	Intervalo por porcentaje estimado					Ns /nc
		0 /4%	4 /8%	8 /12%	Más de 12%		
Ventas anuales	Aumentarán	48,00%	16,67%	25,00%	25,00%	33,33%	0,00%
	Seguirán igual	32,00%					
	Disminuirán	8,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%
	Ns /nc	12,00%					
Tarifas aplicadas	Aumentarán	56,00%	71,43%	21,43%	7,14%	0,00%	0,00%
	Seguirán igual	24,00%					
	Disminuirán	16,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%
	Ns /nc	4,00%					
Km. anuales medios recorridos	Aumentarán	24,00%	16,67%	33,33%	33,33%	16,67%	0,00%
	Seguirán igual	44,00%					
	Disminuirán	24,00%	16,67%	16,67%	50,00%	0,00%	16,67%
	Ns /nc	8,00%					
Toneladas anuales gestionadas	Aumentarán	52,00%	7,69%	46,15%	15,38%	23,08%	7,69%
	Seguirán igual	28,00%					
	Disminuirán	16,00%	25,00%	25,00%	25,00%	0,00%	25,00%
	Ns /nc	4,00%					
Estructura de costes operativos de la actividad	Aumentarán	64,00%	37,50%	43,75%	6,25%	6,25%	6,25%
	Seguirán igual	20,00%					
	Disminuirán	12,00%	33,33%	0,00%	0,00%	33,33%	33,33%
	Ns /nc	4,00%					
Parque de vehículos propios	Aumentarán	28,00%	14,29%	14,29%	28,57%	42,86%	0,00%
	Seguirán igual	60,00%					
	Disminuirán	4,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%
	Ns /nc	8,00%					
Parque de vehículos subcontratados /colaboradores	Aumentarán	36,00%	22,22%	55,56%	11,11%	11,11%	0,00%
	Seguirán igual	48,00%					
	Disminuirán	8,00%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	8,00%					

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 25 operadores del transporte)



3. Empresas de 10 a 19 asalariados.

El operador de tamaño medio, valora la evolución de la competitividad empresarial en los términos manifestados por la media de la muestra.

Un 65% está convencido que las **ventas aumentarán**. Un 7,42% superior al de la media (57,58%), sin embargo, dato este positivo, se contraresta con la valoración que realizan de los **costes operativos de la actividad**. El 80% cree que aumentarán, un 10,30% superior a lo expresado por la media de la muestra (69,70%).

El resto de factores analizados se expresan en los términos de la media de la muestra.

Cuadro 89 CLIMA EMPRESARIAL /COMPETITIVIDAD DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CASTILLA Y LEON EN EL INTERVALO DE 10 A 19 ASALARIADOS estimación a corto /medio plazo (horizonte temporal 2008 /09)							
Factores de competitividad	Estimación anual (periodo 2008 /09)	Intervalo por porcentaje estimado					Ns /nc
		0 /4%	4 /8%	8 /12%	Más de 12%		
Ventas anuales	Aumentarán	65,00%	7,69%	30,77%	15,38%	23,08%	23,08%
	Seguirán igual	20,00%					
	Disminuirán	15,00%	33,33%	33,33%	0,00%	0,00%	33,33%
	Ns /nc	0,00%					
Tarifas aplicadas	Aumentarán	60,00%	58,33%	16,67%	8,33%	0,00%	16,67%
	Seguirán igual	30,00%					
	Disminuirán	5,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Ns /nc	5,00%					
Km. anuales medios recorridos	Aumentarán	30,00%	16,67%	0,00%	16,67%	0,00%	66,67%
	Seguirán igual	45,00%					
	Disminuirán	25,00%	40,00%	40,00%	0,00%	0,00%	20,00%
	Ns /nc	0,00%					
Toneladas anuales gestionadas	Aumentarán	50,00%	10,00%	30,00%	10,00%	10,00%	40,00%
	Seguirán igual	25,00%					
	Disminuirán	20,00%	25,00%	50,00%	0,00%	0,00%	25,00%
	Ns /nc	5,00%					
Estructura de costes operativos de la actividad	Aumentarán	80,00%	50,00%	12,50%	25,00%	6,25%	6,25%
	Seguirán igual	10,00%					
	Disminuirán	10,00%	0,00%	0,00%	50,00%	0,00%	50,00%
	Ns /nc	0,00%					
Parque de vehículos propios	Aumentarán	45,00%	22,22%	33,33%	11,11%	0,00%	33,33%
	Seguirán igual	45,00%					
	Disminuirán	5,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	5,00%					
Parque de vehículos subcontratados /colaboradores	Aumentarán	30,00%	16,67%	16,67%	50,00%	0,00%	16,67%
	Seguirán igual	35,00%					
	Disminuirán	20,00%	25,00%	75,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	15,00%					

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 20 operadores del transporte)

4. Empresas de 20 ó más asalariados.

Al igual que sucedía con las empresas transportistas de mayor tamaño, los operadores del transporte de más de 20 trabajadores asalariados muestran niveles excelentes en la valoración de la competitividad en todos y cada uno de los factores analizados.

La previsión de incremento de las ventas alcanza el 81,25% de las empresas consultadas, con crecimientos porcentuales medios de entre el 4% y el 12% anual.

Las tarifas creen que se incrementarán, si bien este porcentaje es sensiblemente inferior al expresado por la media de la muestra.

En cuanto a la **estructura de costes operativos de la actividad**, los porcentajes de incrementos son muy similares a los de la media de la muestra.

Además, estos operadores estiman **incrementos superiores a los de la media de la muestra, en los niveles de kilómetros anuales medios recorridos, toneladas anuales medias transportadas**, así como la previsión de crecimiento del parque de vehículos, tanto propios, como subcontratados.



Cuadro 90 CLIMA EMPRESARIAL /COMPETITIVIDAD DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CASTILLA Y LEON EN EL INTERVALO DE 20 Ó MÁS ASALARIADOS. estimación a corto /medio plazo (horizonte temporal 2008 /09)							
Factores de competitividad	Estimación anual (periodo 2008 /09)	Intervalo por porcentaje estimado					
		0 /4%	4 /8%	8 /12%	Más de 12%	Ns /nc	
Ventas anuales	Aumentarán	81,25%	15,38%	38,46%	23,08%	7,69%	15,38%
	Seguirán igual	6,25%					
	Disminuirán	6,25%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	6,25%					
Tarifas aplicadas	Aumentarán	68,75%	45,45%	36,36%	0,00%	0,00%	18,18%
	Seguirán igual	12,50%					
	Disminuirán	12,50%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	6,25%					
Km. anuales medios recorridos	Aumentarán	43,75%	42,86%	14,29%	14,29%	0,00%	28,57%
	Seguirán igual	12,50%					
	Disminuirán	37,50%	0,00%	83,33%	0,00%	16,67%	0,00%
	Ns /nc	6,25%					
Toneladas anuales gestionadas	Aumentarán	68,75%	27,27%	36,36%	9,09%	9,09%	18,18%
	Seguirán igual	12,50%					
	Disminuirán	12,50%	0,00%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	6,25%					
Estructura de costes operativos de la actividad	Aumentarán	68,75%	45,45%	36,36%	9,09%	0,00%	9,09%
	Seguirán igual	18,75%					
	Disminuirán	6,25%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	6,25%					
Parque de vehículos propios	Aumentarán	62,50%	60,00%	0,00%	30,00%	0,00%	10,00%
	Seguirán igual	18,75%					
	Disminuirán	12,50%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	6,25%					
Parque de vehículos subcontratados /colaboradores	Aumentarán	43,75%	14,29%	71,43%	0,00%	0,00%	14,29%
	Seguirán igual	18,75%					
	Disminuirán	25,00%	50,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	Ns /nc	12,50%					

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 16 operadores del transporte)

5.3.3. Competitividad sectorial entre las empresas transportistas de CyL

Se valora con las empresas transportistas de Castilla y León el nivel de importancia atribuida a factores claves en la evolución de la actividad del transporte de mercancías por carretera en Castilla y León.

Previamente fueron identificados, a partir del análisis documental realizado y de las entrevistas cualitativas mantenidas con los representantes sectoriales, los principales factores estratégicos que pudieran determinar el futuro devenir del sector: concentración empresarial; especialización; figura del autónomo - autopatrón; regulación normativa del sector; gasóleo profesional; intermodalidad; y competencia exterior entre otros.

Por nivel de importancia atribuida, en términos generales, la empresa transportista de Castilla y León considera que son actualmente y seguirán siendo factores determinantes en la evolución de la actividad de transporte de mercancías por carretera:

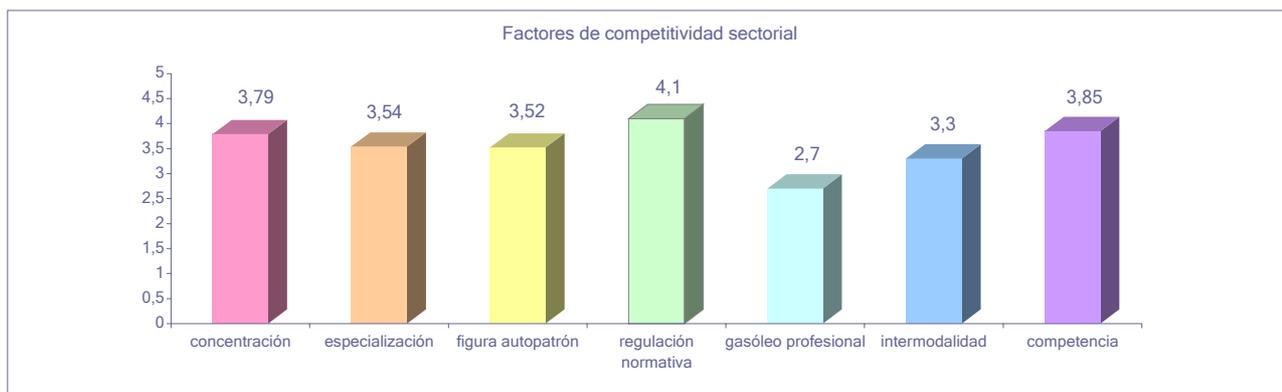
1. La regulación normativa sectorial.
2. Mayores niveles de competencia (aparición de empresas exteriores).
3. La concentración empresarial.
4. Mayores niveles de especialización.
5. Progresiva desaparición de la figura del autopatrón - autónomo.
6. La progresiva incorporación de la intermodalidad al transporte de mercancías.
7. El gasóleo profesional.

Cuadro 91
FACTORES CLAVES EN LA COMPETITIVIDAD SECTORIAL ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CASTILLA Y LEÓN
calculo de promedio por grupo de actividad y tamaño de la empresa

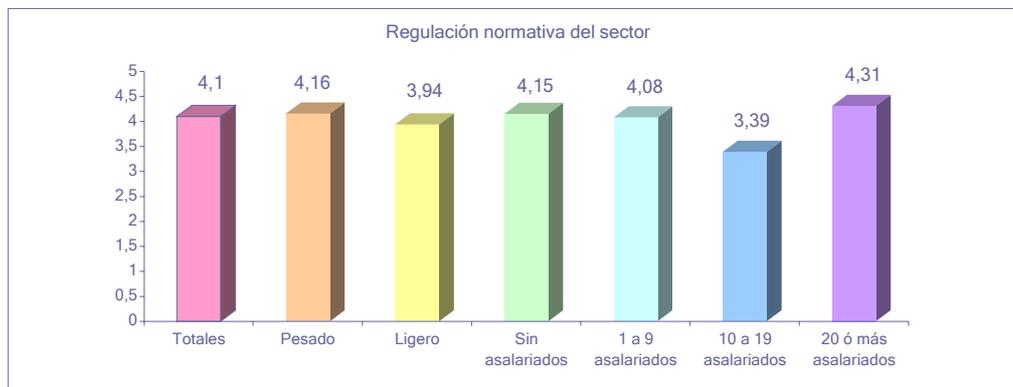
Factores de competitividad sectorial	Nivel de importancia atribuida (Promedio)	Nivel de importancia atribuida (Promedio) /grupo de actividad		Nivel de importancia atribuida (Promedio) /tamaño de la empresa			
		Pesado	Ligero	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Concentración empresarial	3,79 /5	3,79 /5	3,79 /5	3,87 /5	3,68 /5	3,62 /5	3,83 /5
Mayores niveles de especialización	3,54 /5	3,53 /5	3,58 /5	3,48 /5	3,57 /5	3,39 /5	4,15 /5
Progresiva desaparición de la figura del autopatrón - autónomo	3,52 /5	3,56 /5	3,42 /5	3,56 /5	3,61 /5	3,00 /5	2,70 /5
Regulación normativa del sector	4,10 /5	4,16 /5	3,94 /5	4,15 /5	4,08 /5	3,39 /5	4,31 /5
Gasóleo profesional	2,70 /5	2,50 /5	3,20 /5	2,53 /5	2,90 /5	2,92 /5	2,92 /5
Progresiva incorporación de la intermodalidad al transporte de mercancías	3,30 /5	3,38 /5	3,11 /5	3,27 /5	3,17 /5	3,92 /5	4,18 /5
Mayores niveles de competencia (aparición de empresas exteriores)	3,85 /5	3,93 /5	3,67 /5	3,89 /5	3,86 /5	3,15 /5	3,91 /5

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

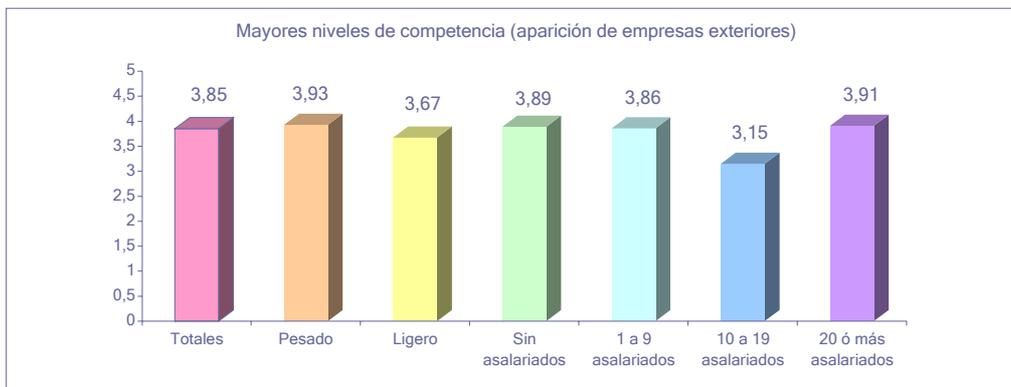
Nivel de importancia atribuido: Muy poco importante (0 a 1)
Poco importante (1 a 2)
Ni mucho ni poco importante: (2 a 3)
Importante: (3 a 4)
Muy importante: (4 a 5)



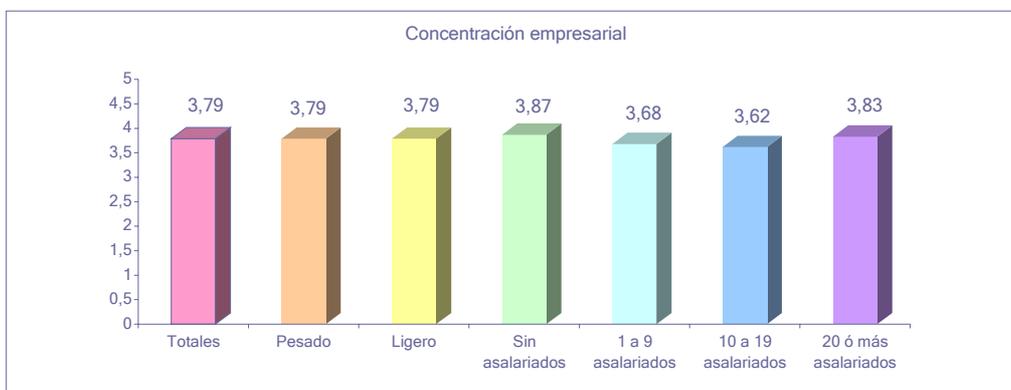
1. La regulación normativa del sector.



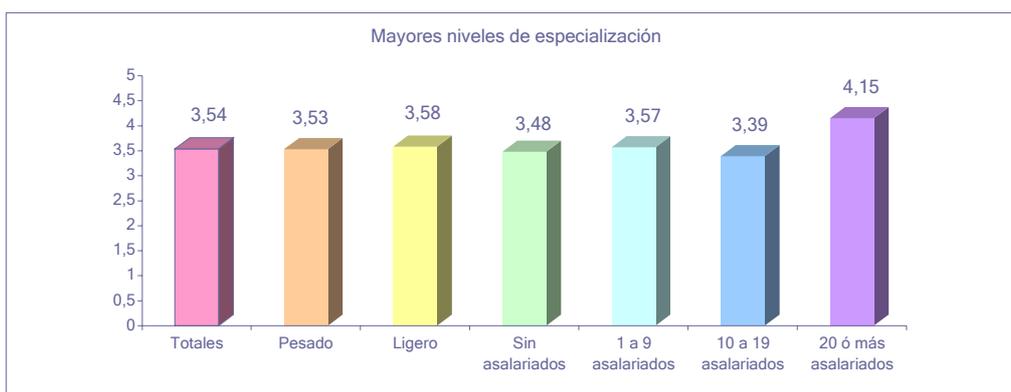
2. Mayores niveles de competencia (aparición de empresas exteriores).



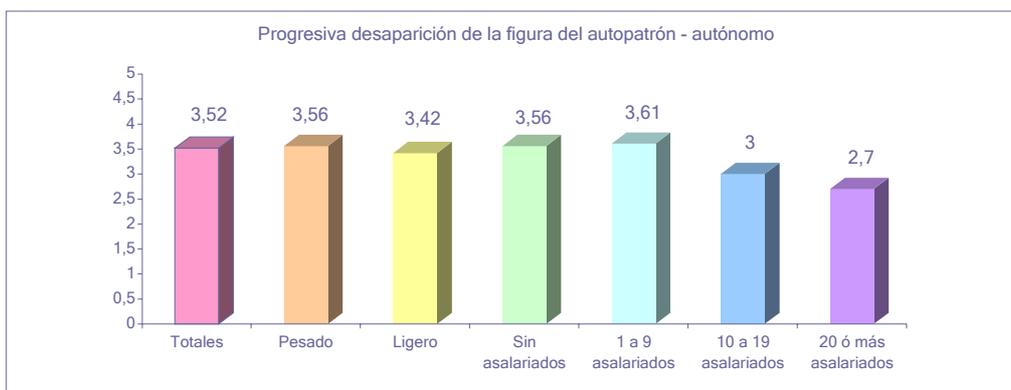
3. Concentración empresarial.



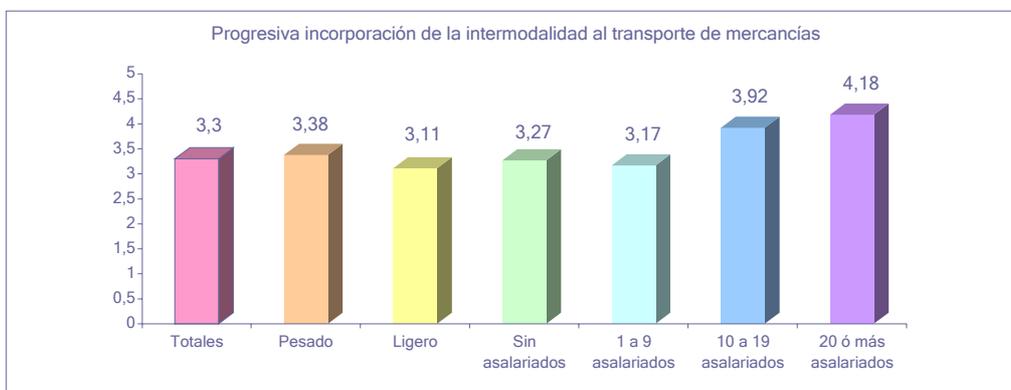
4. Mayores niveles de especialización.



5. Progresiva desaparición de la figura del autopatrón - autónomo.



6. Progresiva incorporación de la intermodalidad al transporte de mercancías.



A pesar de la escasa importancia que el sector ha otorgado en este estudio a la progresiva incorporación de la intermodalidad al transporte de mercancías, como variable de competitividad, no es menos cierto que desde la UE (Libro Blanco del Transporte) y sus países miembros, caso de España (Plan PETRA), se viene propugnando por la progresiva implantación de la intermodalidad como una de las soluciones en el proceso de descongestión de las carreteras y de modernización del sector del transporte de mercancías.

Cuadro 92 LA INTERMODALIDAD COMO FACTOR DE COMPETITIVIDAD SECTORIAL ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CyL por grupo de actividad y tamaño de la empresa								
	Totales		Grupo de actividad		Tamaño de la empresa			
	Frecuencia	%	Pesado	Ligero	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
De forma muy positiva	6	1,89%	1,82%	2,04%	1,16%	2,59%	0,00%	7,14%
De forma positiva	25	7,86%	10,00%	3,06%	6,40%	9,48%	12,50%	7,14%
Ni de forma positiva ni de forma negativa	170	53,46%	40,45%	82,65%	55,23%	50,86%	37,50%	71,43%
De forma negativa	56	17,61%	22,73%	6,12%	16,86%	19,83%	18,75%	7,14%
De forma muy negativa	24	7,55%	10,00%	2,04%	6,40%	8,62%	18,75%	0,00%
Ns /nc	37	11,64%	15,00%	4,08%	13,95%	8,62%	12,50%	7,14%
Total	318	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 318 empresas de transporte de mercancías por carretera)

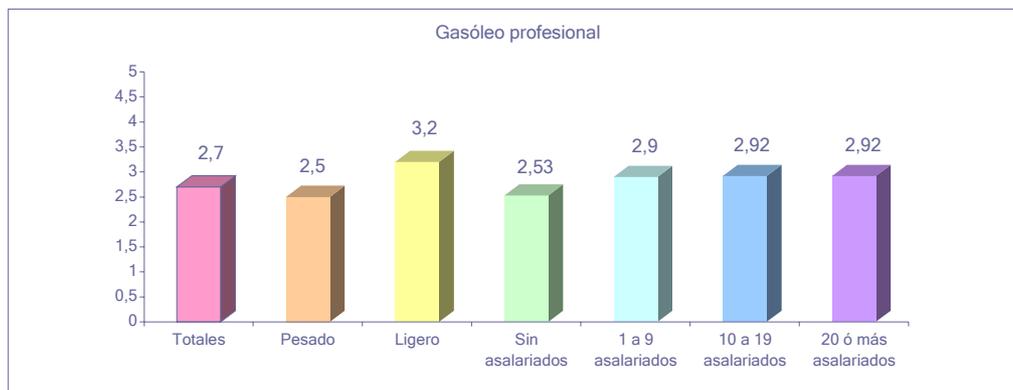
Además dentro del proyecto de Modelo CyLOG (Plan Estratégico Regional sobre Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística), objeto de análisis del presente estudio, la intermodalidad en los enclaves logísticos es un factor estratégico clave para su desarrollo, por todo ello, se le preguntó al empresario cómo cree a su juicio que puede afectar al transporte de mercancías por carretera regional.

El 53,46% de los empresarios transportistas consultados valora con indiferencia el efecto que sobre el transporte de mercancías por carretera podría tener la progresiva incorporación de la intermodalidad. Sin embargo, un 25,16% de los empresarios consultados consideran que su influencia sería negativa o muy negativa para el sector y su actividad, frente a un 9,75% que la llegan a valorar de forma positiva o muy positiva.

Por **grupo de actividad**, es el transporte de servicio pesado, el que se muestra más pesimista (32,73%) al valorar la influencia que sobre la competitividad del transporte de mercancías por carretera podría llegar a tener la implantación efectiva de la intermodalidad.

Por **tamaño de la empresa**, son las empresas transportistas de 10 a 19 asalariados las que muestran un mayor pesimismo (37,50%).

7. Gasóleo profesional.



5.3.4. Competitividad sectorial entre los operadores del transporte de Cyl

Se valora con los operadores de transporte de Castilla y León, al igual que con las empresas transportistas, el nivel de importancia atribuida a factores claves en la evolución de la actividad del transporte de mercancías en Castilla y León. Previamente fueron identificados, a partir del análisis documental realizado y de las entrevistas cualitativas mantenidas con los representantes sectoriales, los principales factores estratégicos que pudieran determinar el futuro devenir del sector: concentración empresarial; especialización; innovación tecnológica; cambios normativos /regulación normativa del sector; cobertura geográfica; dimensión; subcontratación, intermodalidad; y competitividad exterior entre otros.

Por nivel de importancia atribuida, en términos generales, el operador del transporte de Castilla y León considera que son actualmente y seguirán siendo factores determinantes en la evolución de la actividad de transporte de mercancías:

1. Cambios normativos /regulación normativa del sector
2. Dimensión empresarial
3. Cobertura geográfica
4. Mayores niveles de competencia (aparición de operadores exteriores)
5. Mayores niveles de especialización
6. Innovación tecnológica
7. Subcontratación

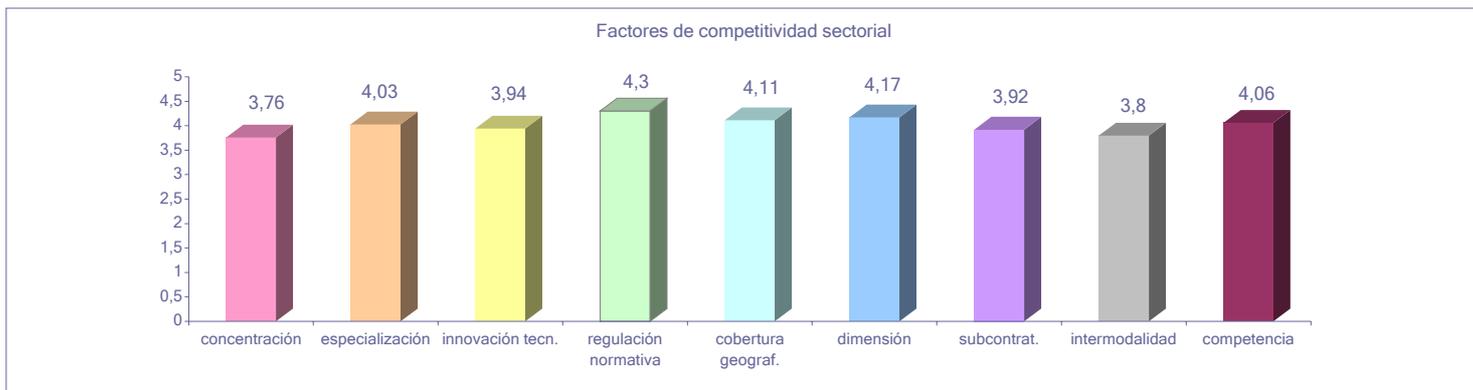
8. La progresiva incorporación de la intermodalidad al transporte de mercancías
9. Concentración empresarial

Cuadro 93
FACTORES CLAVES EN LA COMPETITIVIDAD SECTORIAL ENTRE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE DE CASTILLA Y LEÓN
calculo de promedio por grupo de actividad y tamaño de la empresa

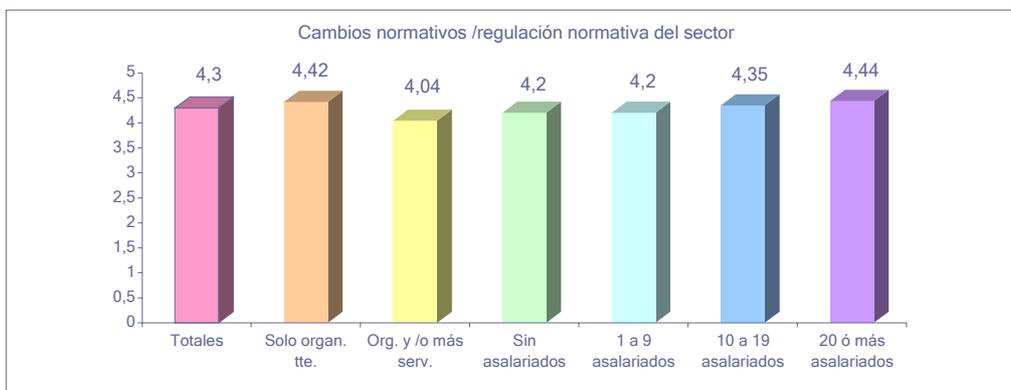
Factores de competitividad sectorial	Nivel de importancia atribuida (Promedio)	Nivel de importancia atribuida (Promedio) /agrupación de actividad		Nivel de importancia atribuida (Promedio) /tamaño de la empresa			
		Solo org. de tte	Org. y/o más serv.	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Concentración empresarial	3,76 /5	3,68 /5	3,72 /5	4,00 /5	3,52 /5	3,85 /5	3,94 /5
Mayores niveles de especialización	4,03 /5	4,11 /5	3,83 /5	4,60 /5	3,72 /5	4,30 /5	4,00 /5
Innovación tecnológica	3,94 /5	4,05 /5	3,72 /5	4,40 /5	3,88 /5	3,90 /5	3,94 /5
Cambios normativos /regulación del sector	4,30 /5	4,42 /5	4,04 /5	4,20 /5	4,20 /5	4,35 /5	4,44 /5
Cobertura geográfica	4,11 /5	4,18 /5	4,03 /5	3,80 /5	4,16 /5	4,25 /5	3,94 /5
Dimensión	4,17 /5	4,18 /5	4,07 /5	3,80 /5	4,24 /5	4,20 /5	4,13 /5
Subcontratación	3,92 /5	4,18 /5	3,69 /5	4,00 /5	3,80 /5	4,20 /5	3,75 /5
Progresiva incorporación de la intermodalidad al transporte de mercancías	3,80 /5	3,90 /5	3,50 /5	4,60 /5	3,56 /5	3,80 /5	3,94 /5
Mayores niveles de competencia (aparición de operadores exteriores)	4,06 /5	4,16 /5	3,97 /5	4,20 /5	4,20 /5	3,75 /5	4,19 /5

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores de transporte)

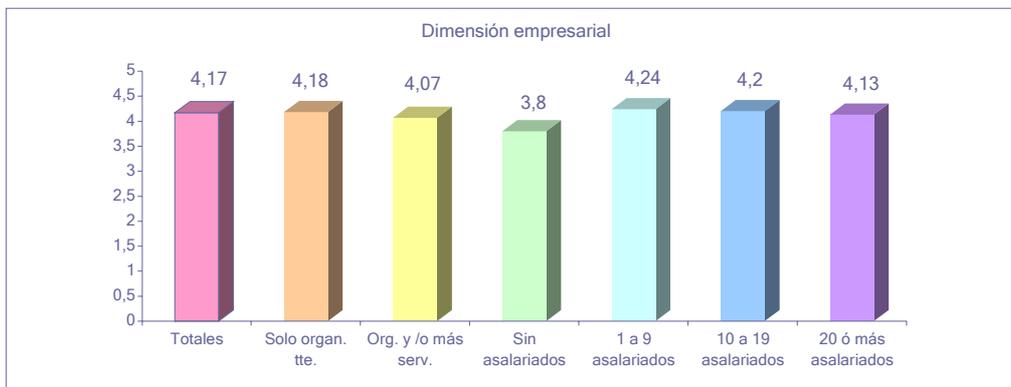
Nivel de importancia atribuido:
 Muy poco importante: (0 a 1)
 Poco importante: (1 a 2)
 Ni mucho ni poco importante: (2 a 3)
 Importante: (3 a 4)
 Muy importante: (4 a 5)



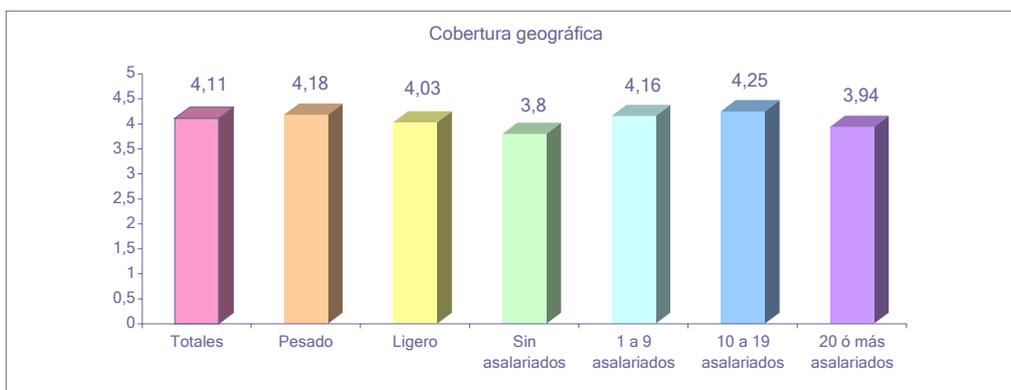
1. Cambios normativos /regulación normativa del sector.



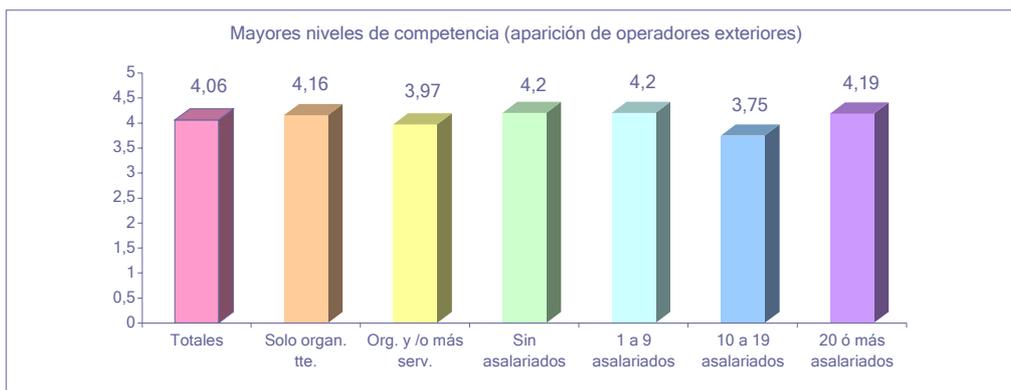
2. Dimensión empresarial.



3. Cobertura geográfica.



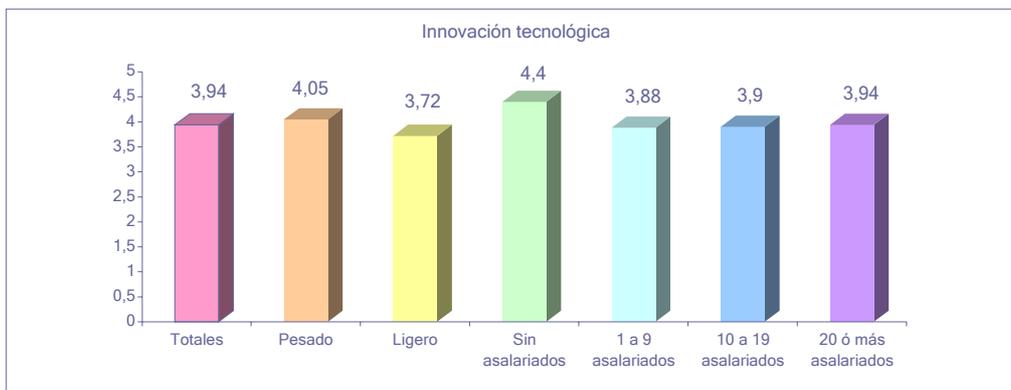
4. Mayores niveles de competencia (aparición de operadores exteriores).



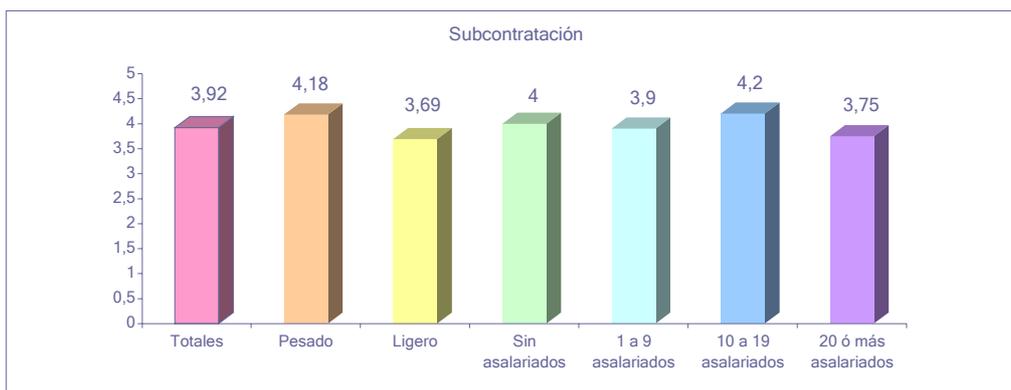
5. Mayores niveles de especialización.



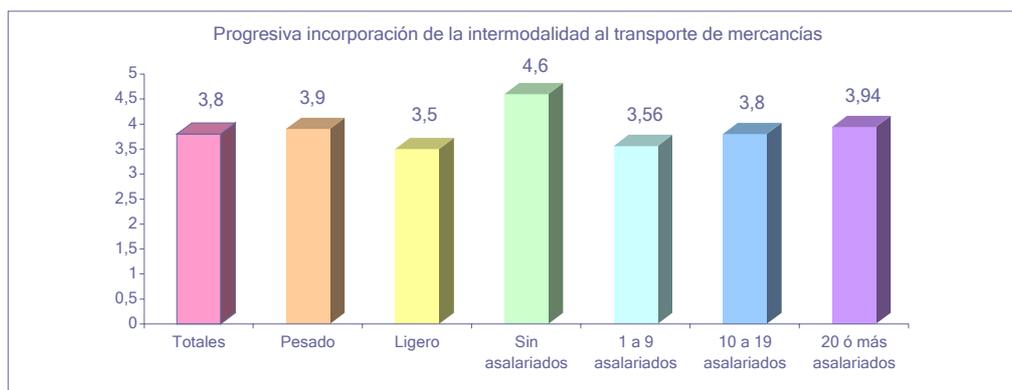
6. Innovación tecnológica.



7. Subcontratación.



8. Progresiva incorporación de la intermodalidad al transporte de mercancías.



Al igual que sucede con las empresas transportistas, el operador del transporte otorga en el estudio una escasa importancia a la intermodalidad, como factor de competitividad sectorial para los próximos años. Ahora bien, la política europea para el transporte, la nacional y actualmente la regional, a través del proyecto que nos ocupa, Modelo CyLOG, vienen propugnando por la intermodalidad como instrumento para la mejora de la competitividad en el transporte de mercancías.

Cuadro 94
LA INTERMODALIDAD COMO FACTOR DE COMPETITIVIDAD SECTORIAL ENTRE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CyL
por agrupación de actividad y tamaño de la empresa

	Totales		Agrupación de la actividad		Tamaño de la empresa			
	Frecuencia	%	Sólo organización del tte. de mercancías	Organización del tte. y /o depósito y /o manip. y /o almacenam.	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
De forma muy positiva	3	4,55%	2,63%	7,14%	0,00%	8,00%	0,00%	6,25%
De forma positiva	15	22,73%	21,05%	25,00%	20,00%	12,00%	25,00%	37,50%
Ni de forma positiva ni de forma negativa	23	34,85%	39,47%	28,57%	0,00%	44,00%	45,00%	18,75%
De forma negativa	9	13,64%	13,16%	14,29%	40,00%	8,00%	15,00%	12,50%
De forma muy negativa	3	4,55%	2,63%	7,14%	0,00%	4,00%	5,00%	6,25%
Ns /nc	13	19,70%	21,05%	17,86%	40,00%	24,00%	10,00%	18,75%
Total	66	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

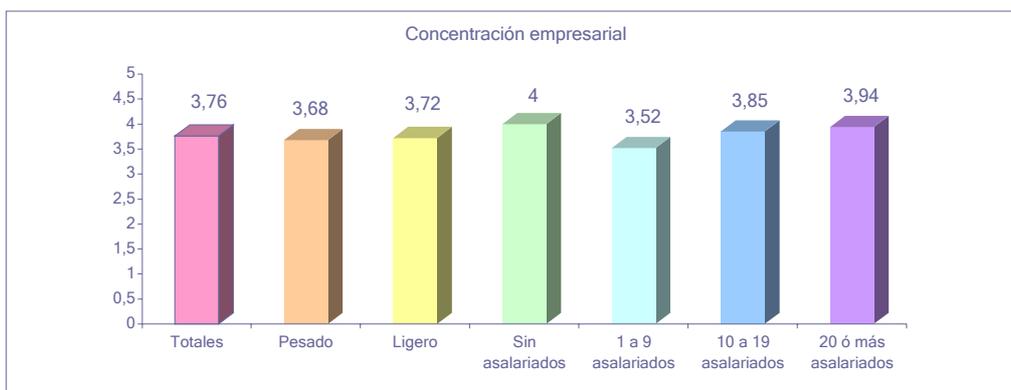
Fuente: Elaboración propia (total muestra: 66 operadores del transporte)

El 34,85% de los operadores del transporte consultados valora con indiferencia el efecto sobre el transporte de mercancías por carretera podría tener la progresiva incorporación de la intermodalidad. Sin embargo, un 18,19% de los empresarios consultados consideran que su influencia sería negativa o muy negativa para el sector y su actividad, frente a un 27,28% que la llegan a valorar de forma positiva o muy positiva.

Por agrupación de la actividad, de los operadores del transporte dedicados a la organización del transporte y /o a la manipulación y depósito y /o depósito y almacenamiento, frente aquellos que creen que afectará de forma muy positiva o positiva, el 32,14%, los que creen que los hará de forma negativa o muy negativa, un 21,43%.

Por tamaño de la empresa, son los operadores del transporte de mayor tamaño, los que valoran los efectos de la incorporación de la intermodalidad al transporte de mercancías como positivos o muy positivos, el 43,75%.

9. Concentración empresarial.



5.4. El Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística de Castilla y León

5.4.1. El Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística de Castilla y León

La Asociación CyLOG hace público en su página web, www.asociacioncylog.com, la memoria justificativa de implantación del Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística de Castilla y León.

❖ Líneas de actuación del Modelo CyLOG

“El Modelo CyLOG articula y fundamenta su desarrollo en las siguientes líneas de actuación:

Línea de actuación 1. **Reglamentación del Modelo**

- *En cuanto a la organización, se buscará:*
 - *La unidad de gestión, de diseño y de mantenimiento de cada enclave.*
 - *La profesionalización de la entidad gestora de cada enclave.*
 - *Una composición accionarial de la entidad gestora que integre asociaciones, entidades y empresas con intereses comunes en el desarrollo de la logística.*
 - *La participación de la Consejería de Fomento de la Junta de CyL en la sociedad gestora de cada uno de los centros a través de un mecanismo por el que pueda ejercer una supervisión.*
 - *La participación de otras entidades públicas en las sociedades gestoras.*
- *En cuanto al diseño y las funcionalidades, los enclaves deberán:*
 - *Contarán siempre con unos servicios e instalaciones básicos.*
 - *Dispondrán asimismo de un conjunto de servicios avanzados para el fortalecimiento y modernización del sector del transporte, lo que jugará un papel esencial de diferenciación.*
 - *Y según la tipología y potencial, cada enclave contará con instalaciones y servicios adicionales y, en su caso, con infraestructuras para la integración y desarrollo combinado de distintos modos de transporte: terminales intermodales carretera - ferrocarril - barco y carretera - avión.*
- *Cada enclave deberá elaborar y revisar periódicamente un plan de inversiones, financiero y de negocio, bajo la premisa de reinversión constante de los recursos generados.*

Línea de actuación 2. **Creación de la Asociación CyLOG**

El Modelo CyLOG se basa en la constitución de una Asociación formada por las Sociedades Gestoras de las Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística. La Junta de Castilla y León cederá la marca de su propiedad “CyLOG” a la asociación, y tutelaré a ésta a través de la Consejería de Fomento.

Línea de actuación 3. **Desarrollo de enclaves**

El Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística establece una propuesta de dimensionamiento, diseño y funcionalidades para cada enclave. Es el denominado “proyecto básico propuesto”. Por otra parte, se hace una estimación del “proyecto potencial” a más largo plazo de cada enclave, cuyo acometimiento tendría lugar tras la consolidación de los proyectos básicos propuestos, lo que, en determinados casos, podría ocurrir dentro del periodo 2006 /2011.

Tanto el "proyecto propuesto" como el "proyecto potencial" deberán ser revisados, validados y aprobados con los agentes interesados (instituciones y entidades públicas o de interés social, tanto regionales y locales) y las sociedades gestoras de cada centro.

La puesta en marcha de infraestructuras intermodales en los enclaves se ha previsto generalmente a largo plazo (a partir de 2011), haciendo depender el adelanto o aplazamiento de su desarrollo de la evolución y consolidación de los enclaves como centros o plataformas logísticas.

Línea de actuación 4. **Mecanismos de financiación de los enclaves**

Es necesario garantizar la expansión futura de las Infraestructuras Complementarias, por lo que se emprenderán actuaciones dirigidas a reservar suelo en torno a los enclaves, conforme al "proyecto potencial".

Las fuentes de financiación necesarias para poder garantizar la viabilidad económica en el desarrollo de cada enclave son:

- Capital social aportado por las empresas privadas.
- Integración en el accionariado de las sociedades gestoras de cada uno de los enclaves de entidades de crédito, articulándose con estas entidades mecanismos de financiación basados, generalmente, en figuras que permitan hipotecar concesiones.
- Compromiso de reinversión, por parte de la sociedad gestora del centro, de los beneficios obtenidos por el desarrollo de sus actividades.
- Establecimiento de cánones por el uso de las instalaciones inherentes al Centro Logístico (estaciones de servicio, entidades financieras, mutua laboral, etc...).
- Capital público aportado.

Se fijará con las entidades gestoras de cada enclave un programa de inversiones, condicionado a un plan de viabilidad y de negocio sólidamente fundamentado.

La materialización de la inversión en cada uno de los enclaves quedará supeditada al cumplimiento de los siguientes condicionantes:

- En el caso de desarrollo de centros ya existentes, al compromiso por parte de las actuales entidades gestoras de implantar el Modelo CyLOG.
- En el caso de desarrollo de nuevos enclaves se producirá una actuación directa por parte de la Junta de Castilla y León para la elección del concesionario del enclave a través del oportuno concurso. De esta manera queda asegurada la implementación del Modelo CyLOG en el mismo.

Para el desarrollo del Área de Central será necesario tener en cuenta lo siguiente:

- Se constituirá como zona complementaria de los centros de Valladolid y Palencia, permitiendo el intercambio de mercancías por ferrocarril que no pueden realizar ninguna de las dos capitales de provincia.
- Se desarrollará a través de un Proyecto Regional conforme a lo establecido en la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, por tratarse de los instrumentos adecuados para este tipo de intervenciones.
- Para su desarrollo se contará con la participación de la empresa pública GICAL.
- Será tutelada por la Asociación "CyLOG"

Línea de actuación 5. **Implantación del Modelo CyLOG. Servicios avanzados y acciones complementarias**

Fines y actividades de las infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística

- Serán zonas delimitadas y vigiladas, durante las 24 horas del día, con infraestructuras e instalaciones adaptadas para la prestación de servicios al sector del transporte de mercancías, la distribución de mercancías, tanto en lo que a tránsito local, regional e internacional se refiere (según necesidad), y el desarrollo de actividades logísticas de alto valor añadido (etiquetado, paletización, consolidación, fraccionamiento de cargas, picking, almacenamiento, etc...).

- *Dependiendo de la calidad de las infraestructuras de comunicaciones, de su ubicación y de la demanda potencial, podrán disponer de una plataforma intermodal carretera - ferrocarril, o carretera - avión, y desarrollar funciones de puerto seco.*
- *Se buscará su integración con una zona industrial - empresarial y podrá acoger, en su perímetro, tanto instalaciones logísticas como industriales con ramales y apartaderos ferroviarios para su propio tráfico.*
- *Se mantendrá el principio de unidad de gestión, diseño, servicios y mantenimiento.*

Sus fines serán:

- *Dotar de mayor competitividad a las empresas de transporte de mercancías por carretera y facilitar su especialización en servicios logísticos avanzados mediante la puesta a su disposición de servicios avanzados e instalaciones adecuadas.*
- *Acoger infraestructuras para el desarrollo de actividades logísticas de alto valor añadido y del transporte intermodal, que doten de ventajas competitivas al sector industrial asentado en la Comunidad de Castilla y León.*
- *Con carácter general el modelo de negocio se basará principalmente en el arrendamiento de superficies y naves, lo que permitirá mantener un adecuado control de gestión sobre el enclave y orientarlo hacia el cumplimiento de sus objetivos.*
- *Los enclaves estarán abiertos a todos los operadores y empresas del sector, pero dando prioridad a los autóctonos para permitirles evolucionar y adaptarse a las necesidades que exige el mercado actual.*

Organización de las Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística

- *Estará gestionada íntegramente por una sociedad gestora concesionaria del enclave, con una dirección profesional e independiente, que vele por el cumplimiento del Modelo CyLOG.*
- *Dicha entidad acogerá en su accionariado:*
 - *Asociación /es local /es de empresas de transporte de mercancías por carretera, existentes o constituida al efecto, a fin de que el centro atienda las necesidades del sector y se avance en su fortalecimiento.*
 - *Empresas con destacadas flotas de vehículos que complementen a las del sector de transporte de mercancías por carretera y contribuyan a la formación de un grupo pionero que garantice la eficacia y el éxito de los servicios avanzados (centrales de compras, etc...).*
 - *Uno o más operadores de otros modos de transporte: ferrocarril, barco y/o aéreo.*
 - *Instituciones públicas locales, que promuevan y defiendan los intereses del enclave.*
 - *Entidades financieras que aporten instrumentos eficaces para la financiación del enclave.*
 - *Empresas constructoras que, comprometidas con el proyecto, ejecuten las instalaciones y las obras de mantenimiento y adaptación continuas.*
- *La Junta de Castilla y León, en contraprestación a sus aportaciones económicas y sin formar parte del accionariado, formará parte de la sociedad gestora para la vigilancia del cumplimiento de los fines del enclave y de su evolución.*
- *La sociedad gestora administrará de forma unificada el enclave, los servicios generales y el mantenimiento, guardando la homogeneidad en el diseño de las instalaciones.*

Instalaciones y servicios básicos de las Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística

- *Instalaciones y servicios básicos:*
 - *Zona pública y comercial.*
 - *Puesto de vigilancia y seguridad.*
 - *Aparcamiento de vehículos pesados.*
 - *Servicios a vehículos.*
 - *Área de mantenimiento, conservación y jardinería del centro.*
 - *Zona de descanso /servicio a tripulaciones.*

- Edificio administrativo.
- Viales.
- *Otras instalaciones y servicios - s/ tipología y potencial del enclave:*
 - Zona pública y comercial.
 - Centro Empresarial.
 - Servicios a vehículos.
 - Zona de práctica de vehículos pesados y carretillas.
 - Jardines.
 - Áreas logísticas.
- *Plataforma intermodal /puerto seco:*
 - Ramal y haz de vías, zona y maquinaria de transferencia.
 - Playa de contenedores.
 - Campa de almacenamiento temporal de contenedores.
 - Zona de reparación y limpieza de contenedores.
 - Zona administrativa y de operadores portuarios.
 - Aduana.
 - Básculas.
- *Zona logístico - industrial con acceso al ferrocarril. Zonas de reserva para el establecimiento de industria con ramales ferroviarios hasta las propias plantas o naves.*

Servicios avanzados y actuaciones complementarias de las Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística

- *Servicios avanzados:*
 - Desarrollo y coordinación de la formación regional.
 - Centrales de compras.
 - Nuevas tecnologías y trazabilidad.
 - Sociedades logísticas.
 - Teléfono del transportista.
 - Fundación regional.
 - Promoción de la intermodalidad.
 - Apertura de ventanilla única del transporte.
 - Concentración empresarial.
 - I+D+i.
- *Actuaciones complementarias:*
 - Desarrollo reglamentario.
 - Consenso socio-económico.
 - Promoción interior - exterior.
 - Desarrollo de los Pactos del Diálogo Social.
 - Grupos pioneros.
 - Gestoras de las Infraestructuras.
 - Plan financiero.

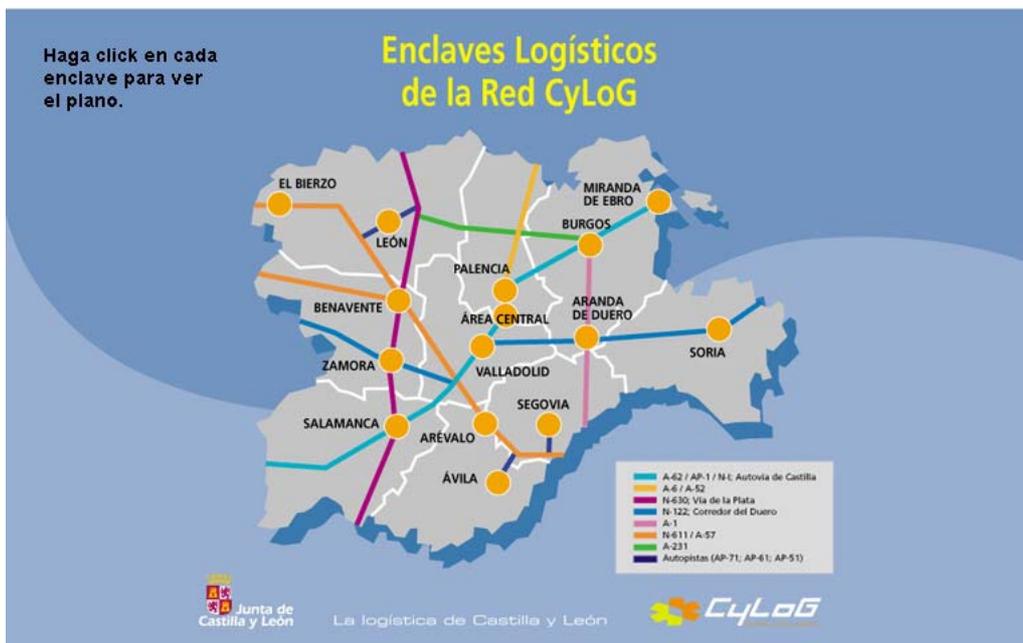
Línea de actuación 6. **Seguimiento y revisión del Modelo CyLOG**

A lo largo de la vida del proyecto será necesario comprobar periódicamente, en todos y cada uno de los enclaves que conformarán la Red CyLOG, los objetivos alcanzados y la implantación real y efectiva del modelo logístico propuesto, de tal manera que se puedan detectar a tiempo y corregir posibles desviaciones o disfunciones.

La revisión y supervisión de la evolución del Modelo CyLOG podrá llevarse a cabo mediante diversas fórmulas:

- *Equipo de la propia Consejería de Fomento que se encargará de verificar si se están cumpliendo las líneas de actuación propuestas en el presente documento. Se creará algún sistema que permita la evolución del funcionamiento de cada uno de los centros y sus desviaciones respecto a lo estipulado en el modelo.*
- *Contratación de una auditoria externa especializada en temas logísticos, a la que se exigirá el perfecto conocimiento del modelo logístico que se pretende implantar, en estrecha colaboración con un grupo de especialistas designados dentro de la Dirección General de Transportes."*

❖ **Enclaves logísticos definidos en el Modelo CyLOG**



❖ financiación

“El Modelo de desarrollo logístico propuesto por la Administración Regional se basa en la cooperación del sector público y del privado, sobre la base de que la participación privada introduce un dinamismo, eficiencia y agilidad que la Administración no puede alcanzar.

Las ventajas y los beneficios para ambas partes, según el Modelo propuesto, son recurrentes:

- *Permite diferir a lo largo de la vida de la infraestructura los altos costes de construcción y anticipar en el tiempo las actuaciones.*
- *El sector público se apoya en la experiencia del sector privado en áreas como la construcción industrial.*
- *El sector público transfiere al sector privado los riesgos que éste puede gestionar mejor.*
- *El sector público consigue infraestructura pública y la garantía de la prestación de servicios a un precio y coste óptimo en un período largo.*
- *El sector privado invierte a largo plazo con el aval de la Administración, obteniendo los recursos ajenos necesarios para su financiación.*

Para hacer viable esta estrategia de financiación, es imprescindible una fase previa de ayudas públicas que, junto a la aportación del suelo, sirvan para consolidar un proyecto con la credibilidad suficiente como para conseguir que las entidades financieras apuesten por él mediante el otorgamiento de los préstamos necesarios.

La aportación de la Administración es la mínima imprescindible para permitir el arranque del proyecto, garantizando la estabilidad del mismo en su comienzo, y desapareciendo en su explotación posterior. Así pues, la Administración no asume el papel de principal base económica para el despliegue de estas infraestructuras, sino que actúa como catalizador de actuaciones, cofinanciando un proyecto que servirá como motor de arranque de negocio industrial en nuestra región, y garantizando el necesario equilibrio interterritorial.

El sector privado por tanto, se involucra en la financiación por los siguientes razonamientos:

- *La logística es un negocio emergente sin desarrollar en Castilla y León*
- *Se transportan cerca de 200 millones de toneladas con origen y /o destino, de las cuales el 98% lo hicieron por carretera,*
- *A través del Modelo propuesto, los empresarios de nuestra región tienen la oportunidad de utilizar suelo e infraestructuras creando nuevas empresas de logística y de servicios, potenciando y modernizando el actual sector del transporte, generando un servicio imprescindible y demandado por las empresas ya ubicadas en Castilla y León y por las que se plantean un nuevo asentamiento.*
- *El sector privado recupera su inversión a través de la explotación de los negocios logísticos que desarrollen, y accediendo a la copropiedad de los centros desarrollados.*
Los recursos ajenos que sean necesarios para asegurar la viabilidad del plan financiero, quedan garantizados por un modelo de financiación que incluye la posibilidad de pignorar las concesiones administrativas.

Todas las infraestructuras y equipamientos que se desarrollen a través de este Modelo serán de titularidad pública, siendo el sector privado el encargado de explotarla mediante Concesión administrativa. Por ello, las principales inversiones, tanto públicas como privadas, que se establezcan para este desarrollo, retornarán a la Junta de Castilla y León al cabo de un período de explotación, por lo que en el fondo, lo que se consigue con este modelo de financiación es un aumento patrimonial de la Comunidad, y una capitalización y rentabilización de la inversión con un ROI superior al 500%.

El modelo de financiación tendrá una duración de 10 años (2006 - 2015) divididos en dos fases, realizándose una inversión del mismo en el 2010.



- *El primer período abarca desde el 2006 al 2011, y en él se acometerán las inversiones imprescindibles para la puesta en marcha de los nuevos enclaves y despliegue y evolución de los existentes, dando prioridad a las instalaciones y dotaciones que afectan al modo carretera, puesto que éste es el dominante en estos momentos en la región, y a la incertidumbre existente en estos momentos sobre el desarrollo ferroviario.*
Dentro de este período se efectuará una revisión del Modelo en el 2010.
- *El segundo período de consolidación, será de 2011 al 2015, y comprenderá la finalización de los enclaves y la implantación, en su caso, de la intermodalidad ferroviaria.*

Teniendo en cuenta la situación actual de los Centros de Transporte existentes y los nuevos enclaves del Modelo CyLOG, de su potencial de crecimiento y ampliación, el precio promedio por hectárea construida, la aportación de la iniciativa privada en proyecto análogos, y la capacidad contrastada en varios Centros de la región para obtener financiación ajena, se cuantifica la inversión privada en 1.125 millones de euros, que llegarán hasta los 1.500 una vez que maduren los planes estatales para desarrollar el modo ferroviario.

Para acometer el Modelo de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística la aportación pública estimada se cifra en 225 millones de euros para el período 2006 /2011."

<i>Escenario 1. Modelo básico</i>		<i>Escenario 2. Modelo con pleno desarrollo ferroviario</i>	
<i>Recursos movilizados (mill. euros)</i>		<i>Recursos movilizados (mill. euros)</i>	
<i>Recursos públicos</i>	<i>225</i>	<i>Recursos públicos</i>	<i>225</i>
<i>Recursos privados</i>	<i>900</i>	<i>Recursos privados</i>	<i>1.275</i>
<i>Total</i>	<i>1.125</i>	<i>Total</i>	<i>1.500</i>

5.4.2. Nivel de conocimiento empresarial del Modelo CyLOG

Se realiza la siguiente pregunta a las empresas transportistas y operadores del transporte: *Desde la Junta de Castilla y León, Consejería de Fomento y su Dirección General de Transportes, se viene desarrollando desde el año 2005 el denominado Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística de Castilla y León. Si es tan amable, nos podría indicar ¿Sí conocía, antes de esta entrevista, de la existencia de dicho Modelo de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística (CyLOG)?*

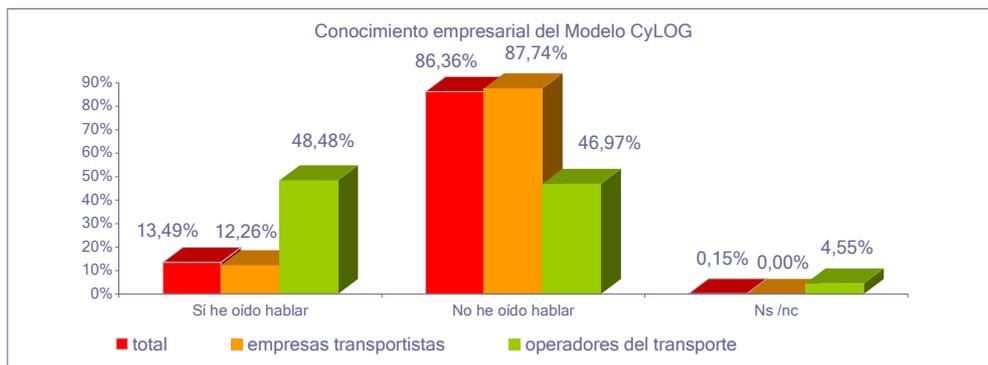
En términos generales el **empresario de transporte de mercancías por carretera no solo no conoce, sino que ni tan si quiera ha oído hablar de dicho modelo**. Aquel que dispone de una ligera idea de lo que se le habla, la tienen por referencias de sus organizaciones empresariales o por alguna publicación en los medios de comunicación.

	Total %	%	
		Empresas transportistas	Operadores del transporte
Sí he oído hablar del Modelo CyLOG	13,49%	12,26%	48,48%
No he oído hablar, hasta hoy del Modelo CyLOG	86,36%	87,74%	46,97%
Ns /nc	0,15%	0,00%	4,55%
Total	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 384 empresas consultadas). Los porcentajes para el Total tienen aplicado el correspondiente factor de ponderación derivado de la afijación mixta (proporcional y uniforme) de la muestra.

El **86,36%** de los empresarios no ha oído hablar del Modelo CyLOG de infraestructuras complementarias para el transporte y la logística de Castilla y León. Este porcentaje alcanza al **87,74%** de las empresas transportistas de Castilla y León, aquellas que representan, por número de empresas, al 96,78% del transporte de mercancías por carretera de Castilla y León.

Por el contrario, el operador del transporte, sí dispone de mayor información del Modelo CyLOG, o al menos un **48,48%** de los empresarios consultados sí habían oído hablar de dicho modelo de infraestructuras complementarias para el transporte y la logística de Castilla y León. Frente a este dato, tan solo un 12,26% de los empresarios transportistas que, sí habían oído hablar del modelo.



El conocimiento del Modelo CyLOG se realiza a través de:

1. **Circulares y reuniones de la asociación a la que la empresa pertenece**, en el 61,25% de las ocasiones.
2. **Publicaciones en los medios de comunicación**, en el 44,78% de las ocasiones.
3. En menor medida, por **referencia de compañeros del sector**, en un 28,96% de las ocasiones.
4. Mientras que de forma residual, un 4,18% ha tenido **contacto directo con el proyecto**, a través de reuniones con los promotores, etc... Caso que se da únicamente en las entrevistas mantenidas con los operadores del transporte.

	Total %	%	
		Empresas transportistas	Operadores del transporte
Publicaciones en medios de comunicación	44,78%	41,03%	71,88%
Circulares y reuniones de la asociación a la que pertenezco	61,25%	64,10%	40,63%
Referencia de compañeros del sector	28,96%	28,21%	34,38%
Contacto directo con el proyecto, reuniones con los promotores, etc...	4,18%	0,00%	34,38%
Base (71 empresas que sí han oído hablar del Modelo CyLOG)	71 empresas	39 empresas	32 empresas

Fuente: Elaboración propia. Respuesta múltiple (71 empresas que sí han oído hablar del Modelo CyLOG). Los porcentajes para el Total tienen aplicado el correspondiente factor de ponderación derivado de la afijación mixta (proporcional y uniforme) de la muestra.

❖ tipo de conocimiento del Modelo CyLOG

La complejidad del proyecto de Plan Estratégico Regional de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística (Modelo CyLOG), así como el bajo porcentaje de empresas que afirman disponer de noticias del diseño, planificación y desarrollo del modelo, hace necesario preguntar: *Sólo aquellos que sí conocen de la existencia del Modelo CyLOG. ¿Su nivel de conocimiento alcanza a?*

Se ofrecen distintas opciones de respuesta a partir del diseño y planificación del Modelo CyLOG, así como la posibilidad de que si bien hayan oído hablar del Modelo CyLOG, no conozcan ni su diseño, ni su planificación, ni su desarrollo.

El 70,28% de los empresarios consultados, a pesar de haber oído hablar del Modelo CyLOG, no conocen ni su diseño, ni su planificación, ni su desarrollo, por lo que difícilmente podrán emitir un juicio de valor sobre dicho modelo. Este porcentaje alcanza al 71,79% de las empresas transportistas y al 59,38% de los operadores del transporte.

Cuadro 97 NIVEL DE CONOCIMIENTO EMPRESARIAL DEL MODELO CyLOG			
	Total %	%	
		Empresas transportistas	Operadores del transporte
Sí he oído hablar del modelo CyLOG y conozco algo de su diseño, planificación y desarrollo	27,08%	25,64%	37,50%
He oído hablar del modelo CyLOG, pero no conozco ni su diseño, ni su planificación, ni su desarrollo	70,28%	71,79%	59,38%
Ns /nc	2,63%	2,56%	3,13%
Total	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 71 empresas que sí han oído hablar del Modelo CyLOG). Los porcentajes para el Total tienen aplicado el correspondiente factor de ponderación derivado de la afijación mixta (proporcional y uniforme) de la muestra.

En cuanto al nivel de conocimiento de aquellos que sí han oído hablar del Modelo CyLOG y además conocen algo de su diseño, planificación y desarrollo, es el siguiente:

- El **68,03% conoce el modelo de desarrollo geográfico**. Un alto porcentaje de los mismos, conocerá única y exclusivamente el modelo de desarrollo geográfico de su entorno más próximo y difícilmente tendrá un conocimiento del posible desarrollo del enclave logístico regional.
- Como es lógico el **100% conoce aquello que puede tener mayores efectos sobre su actividad, el modelo de desarrollo de las infraestructuras, aunque no todas**. Se les preguntó por el tipo de desarrollo de infraestructuras que conocían, en base a la información pública que el Modelo CyLOG ha venido efectuando: instalaciones y servicios básicos para el transporte; infraestructuras y servicios básicos para logística; plataforma intermodal y puerto seco; zona logística - industrial con acceso al ferrocarril; y servicios avanzados.
El empresario conoce **principalmente las dedicadas a las instalaciones y servicios básicos para el transporte, las infraestructuras y servicios básicos para la logística**, alguno de ellos hace referencia a la plataforma intermodal, mientras que el conocimiento que se alcanza de los desarrollos de, zona logística - industrial con acceso al ferrocarril y servicios avanzados (excepto los modelos de centrales de compras), es meramente testimonial.
- **Escasamente en un 22,25% de las ocasiones se conoce la inversión prevista y forma de financiación de la misma**.
- Mientras que **tan solo, en un 13,93% de las ocasiones se llega a conocer el modelo de distribución del capital social de los enclaves logísticos diseñados y la participación que el sector tiene en los mismos**.

Cuadro 98 ¿QUÉ SE CONOCE DEL MODELO CYLOG?			
	Total %	%	
		Empresas transportistas	Operadores del transporte
El modelo de desarrollo geográfico , ubicación de los enclaves logísticos o centros de transporte locales /provinciales y del enclave logístico regional, así como la superficie destinada para sus desarrollos	68,03%	70,00%	58,33%
La inversión prevista y forma de financiación de la misma	22,25%	20,00%	33,33%
El modelo de desarrollo de las infraestructuras	100,00%	100,00%	100,00%
El modelo de distribución del capital social y participación del sector	13,93%	10,00%	33,33%
Base (22 empresas que sí han oído hablar del Modelo CyLOG y conocen algo de su diseño, planificación y desarrollo)	22 empresas	10 empresas	12 empresas

Fuente: Elaboración propia. Respuesta múltiple (22 empresas que sí han oído hablar del Modelo CyLOG y conocen algo de su diseño, planificación y desarrollo). Los porcentajes para el Total tienen aplicado el correspondiente factor de ponderación derivado de la afijación mixta (proporcional y uniforme) de la muestra.

❖ Valoración del Modelo CyLOG

Llegados a este punto y a pesar de la escasa información pública de la que se dispone del proyecto de Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística, y el escaso conocimiento manifestado por los empresarios del sector, se le preguntó: *Sólo para aquellos que sí conocen de la existencia del proyecto de Modelo CyLOG de Infraestructuras complementarias para el Transporte y la Logística. Desde el punto de vista de la actividad desarrollada, empresario del transporte y operador del transporte ¿Cómo lo valora?*

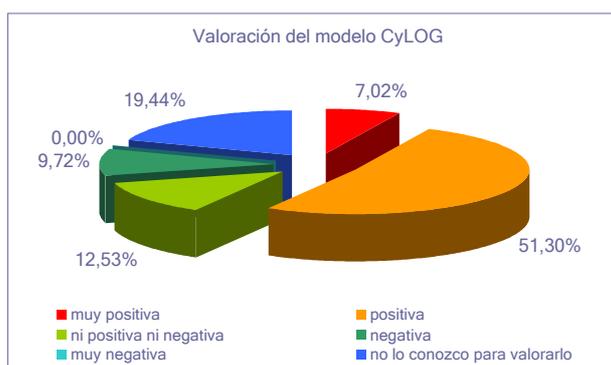
Cuadro 99 VALORACIÓN DEL MODELO CyLOG ENTRE AQUELLAS EMPRESAS QUE SÍ QUE CONOCEN EL MODELO CyLOG Y TODO O ALGO DE SU DISEÑO, PLANIFICACIÓN Y /O DESARROLLO			
	%	%	
		Empresas transportistas	Operadores del transporte
De forma muy positiva	7,02%	0,00%	41,67%
De forma positiva	51,30%	60,00%	8,33%
Ni de forma positiva ni de forma negativa	12,53%	10,00%	25,00%
De forma negativa	9,72%	10,00%	8,33%
De forma muy negativa	0,00%	0,00%	0,00%
No lo conozco para poder llegar a valorarlo	19,44%	20,00%	16,67%
Ns /nc	0,00%	0,00%	0,00%
Total	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 22 empresas de las consultadas, que además de haber oído hablar del modelo CyLOG, conocen todo o algo de su diseño, planificación y /o desarrollo). Los porcentajes para el Total tienen aplicado el correspondiente factor de ponderación derivado de la afijación mixta (proporcional y uniforme) de la muestra.

El 51,30% de los empresarios consultados que conocen el Modelo CyLOG lo valoran de forma positiva. Un 12,53% no se posiciona ni de forma positiva, ni de forma negativa.

La valoración negativa del proyecto alcanza a un escaso 9,72% de las empresas consultadas que lo conocen.

El 19,44% no lo conoce lo suficiente como para poder llegar a valorarlo.



Por actividades el 60% de los empresarios transportistas que sí conocen el Modelo CyLOG lo valoran de forma positiva, mientras que un 41,67% de los operadores del transporte lo hacen de forma muy positiva.

❖ **Ventajas y desventajas del Modelo CyLOG**

Se preguntó: *Sólo para aquellos que no solo han oído hablar del proyecto de Modelo CyLOG, sino que además conocen todo o alguna de sus fases de diseño, planificación y /o desarrollo ¿Cuáles son su principales ventajas y desventajas en el caso de poder identificarlas?*

	Ventajas	Desventajas	
Empresas transportistas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disponibilidad de infraestructuras y servicios para el transporte. ▪ Mejora de la imagen y competitividad del sector. ▪ Organización y cooperación empresarial entorno al transporte de mercancías por carretera. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausencia de consenso con el sector en el diseño, planificación y desarrollo del proyecto. ▪ El sector demanda infraestructuras y servicios básicos, en ocasiones alejados de las pretensiones del Modelo CyLOG. 	Empresas transportistas
Operadores del transporte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión en el sector. ▪ Dotar al sector de infraestructuras y servicios válidos. ▪ Concentración empresarial. ▪ Integración del modelo de transporte por carretera con la aportación de servicios logísticos a la actividad. ▪ Integración del proceso logístico. Bases de colaboración entre la industria manufacturera y la distribución. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La gestión del modelo queda en manos ajenas al sector. ▪ Recelo de las empresas y organizaciones empresariales del sector a participar en el proyecto. ▪ Excesivo intervencionismo de la Administración Regional. ▪ Régimen de explotación de las superficies y elevado precio en el alquiler (explotación de las naves). ▪ Cultura empresarial. 	Operadores del transporte
	Ventajas	Desventajas	

❖ **Valoración de la intervención de la Administración Regional en la gestión, control, coordinación, desarrollo y ejecución de las distintas etapas de desarrollo del Modelo CyLOG**

Pregunta: *Sólo para aquellos que sí conocen la existencia del proyecto de Modelo CyLOG. Cómo empresario del sector del transporte de mercancías ¿Cómo valora, en una escala del 1 (muy negativa) al 5 (muy positiva), la intervención de la Administración Regional (directa ó indirectamente), en la gestión, control, coordinación, desarrollo y ejecución de las distintas etapas de desarrollo del Modelo CyLOG de Infraestructuras para el Transporte y la Logística de Castilla y León?*

Cuadro 100
VALORACIÓN DE LA INTERVENCIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN REGIONAL EN LA GESTIÓN, CONTROL, COORDINACIÓN, DESARROLLO Y EJECUCIÓN DE LAS DISTINTAS ETAPAS DE DESARROLLO DEL MODELO CyLOG

	Total %		%			
	Modelo de infraestructuras complementarias del transporte y la logística	Servicios avanzados para el transporte y la logística	Empresas transportistas		Operadores del transporte	
			Infraestruct. complem. tte y logística	Servicios avanzados para tte. y logística	Infraestruct. complem. tte y logística	Servicios avanzados para tte. y logística
Muy negativa	0,00%	5,56%	0,00%	0,00%	0,00%	10,00%
Negativa	11,11%	11,11%	25,00%	25,00%	0,00%	0,00%
Ni negativa, ni positiva	5,56%	5,56%	0,00%	0,00%	10,00%	10,00%
Positiva	55,56%	44,44%	50,00%	50,00%	60,00%	40,00%
Muy positiva	22,22%	27,78%	12,50%	12,50%	30,00%	40,00%
No sabe	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
No contesta	5,56%	5,56%	12,50%	12,50%	0,00%	0,00%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 20 que llegan a valorar el modelo CyLOG. Los porcentajes para el Total tienen aplicado el correspondiente factor de ponderación derivado de la afijación mixta (proporcional y uniforme) de la muestra.

5.4.3. Influencia previsible del Modelo CyLOG proyectado sobre las previsiones de evolución de la competitividad empresarial

A la vez que se preguntaba a las empresas y operadores por la evolución de la competitividad en los próximos años, se les preguntó por la influencia que sobre esta competitividad podría llegar a tener la progresiva implantación del Modelo CyLOG proyectado, para el caso de que pudieran llegar a valorarlo. Pregunta: *A su juicio, ¿Cómo cree que evolucionará la competitividad de su empresa en los próximos años (horizonte 2008 /09)? Y ¿Qué influencia puede tener la progresiva implantación de un modelo de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística, como el propuesto por la Junta de Castilla y León, en el caso de poder valorar dicho impacto?*

Escasamente un 13,49% de las empresas consultadas admiten haber oído hablar del Modelo CyLOG. Sin embargo tan sólo un 5,73% es capaz de llegar a valorar dicho modelo de Infraestructuras Complementarias para el Transporte y la Logística, por lo que solamente estas podrán valorar el impacto que, sobre la evolución de la competitividad empresarial pudiera tener la progresiva implantación del modelo proyectado.



El más que evidente desconocimiento que el sector tiene del Modelo CyLOG, de su diseño, planificación y desarrollo, lleva implícito, la ausencia de valoración sobre el mismo. El empresario se muestra reacio a otorgar influencia al modelo proyectado en el análisis de las variables /factores de competitividad, más allá de la simple respuesta de no sabe /no contesta.

Los términos en los que se manifiestan los empresarios que sí llegan a emitir una valoración sobre el Modelo CyLOG, son los siguientes:

1. **Ventas anuales.**

El **45,90% de los empresarios consultados creen que aumentarán**. Para uno de cada cuatro el crecimiento será de entre un 8% /12% anual. En este crecimiento no se le otorga influencia alguna al Modelo CyLOG. Sin embargo, un 34,67% cree, que las ventas seguirán igual. Sí se otorga alguna influencia al Modelo CyLOG, por parte de un 23,99% de los empresarios consultados.

2. **Tarifas aplicadas.**

Igualmente las **tarifas aumentarán**, así lo cree el **47,30%** de los empresarios consultados, como máximo en un 8% anual. Mientras que un 23,52% de los empresarios consultados sí otorgan a este crecimiento alguna influencia del Modelo CyLOG, un 20,55% no le otorga influencia alguna. Entre aquellos que consideran que las tarifas seguirán igual, el 23,05% no le otorga influencia al Modelo CyLOG.

3. **Kilómetros anuales medios recorridos.**

El **40,28% de las empresas consultadas estiman una reducción de los kilómetros anuales medios recorridos**, sin que se pueda llegar a estimar una posible influencia en ello del Modelo CyLOG.

4. **% de kilómetros anuales medios recorridos con carga.**

El **40,00% de las empresas transportistas consultadas creen que el porcentaje de kilómetros recorridos con carga seguirán igual**, sin llegar a estimar una posible influencia del Modelo CyLOG proyectado.

5. **Toneladas anuales gestionadas /transportadas.**

El **37,58% cree que aumentarán**, en porcentajes anuales de hasta el 8%. Mientras, un 34,67% cree que seguirán igual. En ambos casos, un porcentaje significativo de empresarios creen que el Modelo CyLOG proyectado podría llegar a tener alguna influencia en este crecimiento.

6. **Estructura de costes operativos de la actividad.**

El **61,12% de las empresas creen que aumentarán los costes operativos de la actividad, en porcentajes anuales de hasta un 8%**. En este crecimiento poca o ninguna influencia se le podría llegar a otorgar al Modelo CyLOG proyectado.

7. **Parque de vehículos propios.**

El **66,67% de los operadores de transporte cree que aumentarán, aunque no lo hará en porcentajes superiores al 4%**, llegando a otorgar un 37,50% algún tipo de influencia al Modelo CyLOG proyectado.

8. **Parque de vehículos subcontratados.**

El **50% de los operadores de transporte cree que aumentarán, en porcentajes que pudieran llegar hasta el 8% anual**. El 50% de los operadores consultados otorgan alguna influencia, en este crecimiento, a la progresiva implantación del Modelo CyLOG.



Cuadro 101
CLIMA EMPRESARIAL /COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN (empresas transportistas y operadores de transporte)
INFLUENCIA PREVISIBLE DEL MODELO CyLOG SOBRE PREVISIÓN DE EVOLUCIÓN DE LA COMPETITIVIDAD

Factores de competitividad	Estimación anual (periodo 2008 /09)	Intervalo por porcentaje estimado					Influencia previsible del modelo CyLOG proyectado				
		0 /4%	4 /8%	8 /12%	Más de 12%	Ns /nc	nula influencia	alguna influencia	mucha influencia	ns /nc	
Ventas anuales	Aumentarán	45,90%	3,06%	12,24%	24,24%	0,00%	60,47%	21,18%	6,12%	0,00%	72,71%
	Seguirán igual	34,67%						0,00%	23,99%	0,00%	76,01%
	Disminuirán	11,12%	12,62%	12,62%	0,00%	74,76%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Ns /nc	8,32%						0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Tarifas aplicadas	Aumentarán	47,30%	35,39%	23,52%	0,00%	0,00%	41,10%	20,55%	23,52%	0,00%	55,94%
	Seguirán igual	36,07%						23,05%	3,89%	0,00%	73,05%
	Disminuirán	8,32%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Ns /nc	8,32%						0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Km. anuales medios recorridos	Aumentarán	23,65%	41,10%	5,94%	0,00%	0,00%	52,97%	35,16%	5,94%	0,00%	58,90%
	Seguirán igual	19,44%						0,00%	0,00%	42,78%	57,22%
	Disminuirán	40,28%	3,49%	34,58%	20,64%	0,00%	41,29%	3,49%	6,97%	0,00%	89,54%
	Ns /nc	16,63%						0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
% Km. recorridos anualmente con carga (sólo empresas transportistas)	Aumentarán	30,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	33,33%	0,00%	0,00%	66,67%
	Seguirán igual	40,00%						0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Disminuirán	10,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Ns /nc	20,00%						0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Toneladas anuales gestionadas /transportadas	Aumentarán	37,58%	7,47%	14,94%	0,00%	22,13%	55,46%	22,13%	37,07%	0,00%	40,80%
	Seguirán igual	34,67%						0,00%	23,99%	0,00%	76,01%
	Disminuirán	9,72%	85,56%	14,44%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Ns /nc	18,03%						0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Estructura de costes operativos de la actividad	Aumentarán	61,12%	13,78%	29,51%	2,30%	13,60%	40,81%	13,60%	18,20%	0,00%	68,20%
	Seguirán igual	2,81%						0,00%	50,00%	0,00%	50,00%
	Disminuirán	19,44%	7,22%	0,00%	0,00%	0,00%	92,78%	0,00%	42,78%	0,00%	57,22%
	Ns /nc	16,63%						0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
Parque de vehículos propios (sólo operadores de transporte)	Aumentarán	66,67%	62,50%	0,00%	12,50%	0,00%	25,00%	0,00%	37,50%	12,50%	50,00%
	Seguirán igual	25,00%						0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Disminuirán	8,33%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Ns /nc	0,00%						0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Parque de vehículos subcontratados /colaboradores (sólo operadores de transporte)	Aumentarán	50,00%	16,67%	33,33%	16,67%	0,00%	33,33%	0,00%	50,00%	0,00%	50,00%
	Seguirán igual	8,33%						0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	Disminuirán	33,33%	75,00%	25,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	25,00%	0,00%	75,00%
	Ns /nc	8,33%						0,00%	0,00%	0,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia (total muestra: 22 empresas que sí llegan a valorar el modelo CyLOG - 5,73% de la muestra). Los porcentajes para el Total tienen aplicado el correspondiente factor de ponderación derivado de la afijación mixta (proporcional y uniforme) de la muestra.

6. Diagnóstico y Conclusiones

6.1. Radiografía del sector del transporte de mercancías por carretera en Castilla y León

6.1.1. Sus magnitudes

Variables / Magnitudes de análisis	Características																																																																																	
1. Estructura de las empresas de transporte de mercancías por carretera en Castilla y León (04.05.2007)	Castilla y León concentra, sobre el Total Nacional, el 7,15% de la actividad del transporte de mercancías por carretera de servicio público y el 5,36% de la actividad de operadores de transporte.																																																																																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Empresas</th> <th colspan="4">Empresas transportistas</th> <th colspan="2">Operadores de transportes</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Servicio público</th> <th colspan="2">Servicio privado</th> <th rowspan="2">Total</th> <th rowspan="2">%</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>Total</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total CyL</td> <td>9.551</td> <td>7,15</td> <td>8.082</td> <td>7,99</td> <td>317</td> <td>5,36</td> </tr> <tr> <td>Total Nacional</td> <td>133.651</td> <td>100,00</td> <td>101.116</td> <td>100,00</td> <td>5.909</td> <td>100,00</td> </tr> </tbody> </table>	Empresas	Empresas transportistas				Operadores de transportes		Servicio público		Servicio privado		Total	%	Total	%	Total	%	Total CyL	9.551	7,15	8.082	7,99	317	5,36	Total Nacional	133.651	100,00	101.116	100,00	5.909	100,00																																																		
	Empresas		Empresas transportistas				Operadores de transportes																																																																											
			Servicio público		Servicio privado		Total	%																																																																										
		Total	%	Total	%																																																																													
Total CyL	9.551	7,15	8.082	7,99	317	5,36																																																																												
Total Nacional	133.651	100,00	101.116	100,00	5.909	100,00																																																																												
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ministerio de Fomento (04.05.2007)																																																																																		
Superada en el ranking nacional por Comunidades Autónomas como: Cataluña, Andalucía, Madrid, Comunidad Valenciana, Canarias, País Vasco y Comunidad Murciana.																																																																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Ranking sectorial</th> <th colspan="2">Empresas transportistas de servicio público</th> <th rowspan="2">Ranking sectorial</th> <th colspan="2">Operadores de transporte</th> </tr> <tr> <th>Nº empresas</th> <th>%</th> <th>Nº empresas</th> <th>%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cataluña</td> <td>25.759</td> <td>19,27%</td> <td>Cataluña</td> <td>958</td> <td>16,21%</td> </tr> <tr> <td>Andalucía</td> <td>20.492</td> <td>15,33%</td> <td>Valencia</td> <td>666</td> <td>11,27%</td> </tr> <tr> <td>Madrid</td> <td>13.028</td> <td>9,75%</td> <td>Canarias</td> <td>624</td> <td>10,56%</td> </tr> <tr> <td>Valencia</td> <td>10.116</td> <td>7,57%</td> <td>Andalucía</td> <td>610</td> <td>10,32%</td> </tr> <tr> <td>Castilla y León</td> <td>9.551</td> <td>7,15%</td> <td>Madrid</td> <td>500</td> <td>8,46%</td> </tr> <tr> <td>País Vasco</td> <td>8.435</td> <td>6,31%</td> <td>País Vasco</td> <td>466</td> <td>7,89%</td> </tr> <tr> <td>Castilla La Mancha</td> <td>8.151</td> <td>6,10%</td> <td>Murcia</td> <td>324</td> <td>5,48%</td> </tr> <tr> <td>Galicia</td> <td>5.037</td> <td>3,77%</td> <td>Castilla y León</td> <td>317</td> <td>5,36%</td> </tr> <tr> <td>Canarias</td> <td>4.839</td> <td>3,62%</td> <td>Galicia</td> <td>317</td> <td>5,36%</td> </tr> <tr> <td>Aragón</td> <td>4.599</td> <td>3,44%</td> <td>Castilla La Mancha</td> <td>260</td> <td>4,40%</td> </tr> <tr> <td>Resto</td> <td>23.644</td> <td>17,69%</td> <td>Resto</td> <td>867</td> <td>14,67%</td> </tr> <tr> <td>Total Nacional</td> <td>133.651</td> <td>100,00%</td> <td>Total Nacional</td> <td>5.909</td> <td>100,00%</td> </tr> </tbody> </table>	Ranking sectorial	Empresas transportistas de servicio público		Ranking sectorial	Operadores de transporte		Nº empresas	%	Nº empresas	%	Cataluña	25.759	19,27%	Cataluña	958	16,21%	Andalucía	20.492	15,33%	Valencia	666	11,27%	Madrid	13.028	9,75%	Canarias	624	10,56%	Valencia	10.116	7,57%	Andalucía	610	10,32%	Castilla y León	9.551	7,15%	Madrid	500	8,46%	País Vasco	8.435	6,31%	País Vasco	466	7,89%	Castilla La Mancha	8.151	6,10%	Murcia	324	5,48%	Galicia	5.037	3,77%	Castilla y León	317	5,36%	Canarias	4.839	3,62%	Galicia	317	5,36%	Aragón	4.599	3,44%	Castilla La Mancha	260	4,40%	Resto	23.644	17,69%	Resto	867	14,67%	Total Nacional	133.651	100,00%	Total Nacional	5.909	100,00%
Ranking sectorial		Empresas transportistas de servicio público			Ranking sectorial	Operadores de transporte																																																																												
	Nº empresas	%	Nº empresas	%																																																																														
Cataluña	25.759	19,27%	Cataluña	958	16,21%																																																																													
Andalucía	20.492	15,33%	Valencia	666	11,27%																																																																													
Madrid	13.028	9,75%	Canarias	624	10,56%																																																																													
Valencia	10.116	7,57%	Andalucía	610	10,32%																																																																													
Castilla y León	9.551	7,15%	Madrid	500	8,46%																																																																													
País Vasco	8.435	6,31%	País Vasco	466	7,89%																																																																													
Castilla La Mancha	8.151	6,10%	Murcia	324	5,48%																																																																													
Galicia	5.037	3,77%	Castilla y León	317	5,36%																																																																													
Canarias	4.839	3,62%	Galicia	317	5,36%																																																																													
Aragón	4.599	3,44%	Castilla La Mancha	260	4,40%																																																																													
Resto	23.644	17,69%	Resto	867	14,67%																																																																													
Total Nacional	133.651	100,00%	Total Nacional	5.909	100,00%																																																																													
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ministerio de Fomento (04.05.2007)																																																																																		
<table border="1"> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Ranking de Carretera. 2007 Castilla y León</td> <td>Transporte público pesado (8,71%)</td> <td>Puesto ranking: 3º</td> <td>(Andalucía y Cataluña)</td> </tr> <tr> <td>Transporte público ligero (5,44%)</td> <td>Puesto ranking: 6º</td> <td>(Cataluña, Madrid, Andalucía, Valencia y País Vasco)</td> </tr> <tr> <td>Operadores de transporte (5,36%)</td> <td>Puesto ranking: 8º</td> <td>(Cataluña, Comunidad Valenciana, Canarias, Andalucía, Madrid, País Vasco y Murcia)</td> </tr> </tbody> </table>	Ranking de Carretera. 2007 Castilla y León	Transporte público pesado (8,71%)	Puesto ranking: 3º	(Andalucía y Cataluña)	Transporte público ligero (5,44%)	Puesto ranking: 6º	(Cataluña, Madrid, Andalucía, Valencia y País Vasco)	Operadores de transporte (5,36%)	Puesto ranking: 8º	(Cataluña, Comunidad Valenciana, Canarias, Andalucía, Madrid, País Vasco y Murcia)																																																																								
Ranking de Carretera. 2007 Castilla y León		Transporte público pesado (8,71%)	Puesto ranking: 3º	(Andalucía y Cataluña)																																																																														
		Transporte público ligero (5,44%)	Puesto ranking: 6º	(Cataluña, Madrid, Andalucía, Valencia y País Vasco)																																																																														
	Operadores de transporte (5,36%)	Puesto ranking: 8º	(Cataluña, Comunidad Valenciana, Canarias, Andalucía, Madrid, País Vasco y Murcia)																																																																															
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ministerio de Fomento (04.05.2007)																																																																																		

1. Estructura de las empresas de transporte de mercancías por carretera en Castilla y León (04.05.2007)

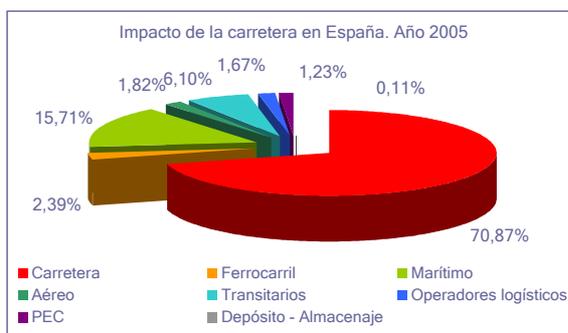
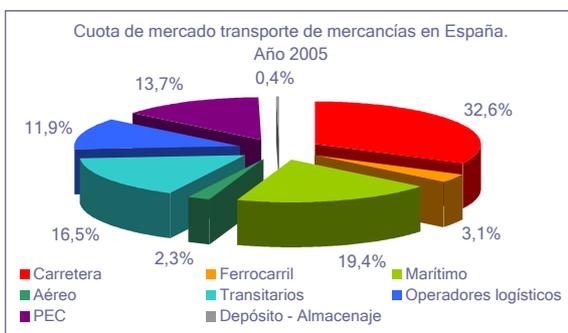
Castilla y León tiene 9.868 empresas de transporte de mercancías por carretera, de las cuales 317 son operadores de transporte y 9.551 son empresas transportistas.

El desarrollo de la actividad de transporte de mercancías por carretera es directamente proporcional al desarrollo socioeconómico de la Comunidad.

- 56% de empresas de transporte de mercancías por carretera de servicio público están localizadas en León, Burgos y Valladolid.
- 62% de los operadores de transporte se ubican en Burgos, León y Valladolid.

2. Cuota de mercado del transporte de mercancías por carretera

El transporte de mercancías por carretera absorbe el **32,6% de cuota de mercado en España respecto a los modos de transporte, servicios auxiliares, complementarios y anexos al mismo**. Si bien, su impacto real es superior, estimándose la **tasa de participación del modo de carretera en el total del transporte de mercancías próxima al 70,6%** (interviene también complementariamente en los modos de transporte marítimo, ferrocarril y aéreo, así como en otras actividades anexas al transporte).



Fuente: Libro Blanco del Transporte de Mercancías. 2005 (Transporte XXI)

En **Castilla y León la cuota de mercado de la carretera alcanza 81,70% respecto a los modos de transporte, servicios auxiliares, complementarios y anexos al mismo**. Mientras que la **tasa de participación del modo de carretera en el total del transporte de mercancías se aproxima al 94,5%**, con limitada presencia del modo ferrocarril e inexistente el modo aéreo.

- No se dispone de desarrollo portuario marítimo.
- Escaso impulso del ferrocarril.
- Importante actividad del sector de la industria de la automoción.
- Ausencia de tránsito aeroportuario.
- Falta de operadores logísticos regionales de referencia.



Fuente: Transporte XXI



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Transporte XXI



3. Aportación del Transporte de Mercancías por Carretera al Producto Interior Bruto Regional

En el año 2006 la aportación de la actividad del transporte de mercancías por carretera al Producto Interior Bruto Regional se aproximó a los 1.910 millones de euros, en los que 1.836 millones de euros corresponden a la aportación de empresas transportistas (96%) y algo más de 73 millones de euros a la aportación de operadores de transporte (4%).

En el año 2002 la contribución del transporte de mercancías al Total de Producción de Castilla y León (tablas -macro input - output) fue del 3,55%, con crecimientos anuales superiores al 7,5% desde el año 2000.

Empresas	Cifra de negocios de la actividad		Aportación al Producto Interior Bruto (en millones de €)	Km /año (autorización)	% Km /año con carga	Tarifa media aplicada por Km. (€/Km.)
	Facturación media /empresa	Facturación total (en millones de €)				
Empresas transportistas		1.836,59	1.836,59			
Pesado	245.204,01 €	1.611,24	1.611,24	105.588,85	70,98%	0,84 €/km.
Ligero	76.310,75 €	225,35	225,35	69.204,55	62,60%	0,59 €/km.
Operadores de transporte		672,66	73,81			
Sólo organización de transporte	2.428.571,43 €	442,00	--			
Combinación de distintos servicios (org./manip./etc..)	1.708.571,43 €	230,66	73,81			
Total			1.910,40			

Fuente: Elaboración propia

* La aportación al PIB regional de los operadores de transporte que sólo organizan queda estimada en la aportación al PIB Regional en las empresas transportistas, ya que su actividad esta directamente vinculada a la carretera.

** La aportación al PIB Regional de los operadores que combinan distintas actividades se estima, en aquellas actividades que no aparecen directamente vinculadas a la carretera (32% de la facturación)

Los kilómetros medios por año en el transporte pesado pasan de los 105.000 kilómetros /autorización, de los cuales el 70,98% se hacen con carga, aplicando una tarifa próxima a los 0,84 €/km.

El transporte ligero factura a 0,59 €/km. de media, realiza anualmente por autorización una media de 69.000 Km y el 62,60% de los kilómetros recorridos los efectúa con carga.

A nivel nacional la carretera genera más del 60% de la aportación al Valor Añadido Bruto del conjunto del transporte y ocupa al 70% de la población laboral total ocupada del transporte español (5,8% del total de la población ocupada en España) y el 3,3% del PIB español. (Fuente: Transporte XXI. Datos para el año 2005)

Se trata de:

- Un sector fuertemente atomizado, con significativo incremento de la oferta en los últimos años (nº de autorizaciones).
- Con graves problemas de rentabilidad en los sectores con menores requerimientos cualitativos.
- En una situación de quasi-oligopolio en el panel de proveedores de una parte sustancial de su estructura de costes.
- Con un fuerte estancamiento en la ampliación de servicios complementarios al transporte.
- Con lentitud en la implantación de nuevas tecnologías.
- Con deficientes niveles medios formativos.
- Con falta de cultura para desarrollar la intermodalidad.
- Con carencia de mano de obra especializada en conducción (conductores profesionales).
- Con rígida y dura normativa sancionadora.
- Y un bajo nivel de internacionalización.

4. Empleo

1. Evolución del tamaño de las empresas de transporte de mercancías por carretera de Castilla y León por estrato de asalariado:

EVOLUCIÓN DEL TAMAÑO DE LAS EMPRESAS DE CYL (transporte de mercancías por carretera) por estrato asalariado (2000 /06)				
CNAE 93: 602. Otros tipos de transporte terrestre	Sin asalariados	De 1 a 9 asalariados	De 10 a 19 asalariados	De 20 ó más asalariados
Año 2000	68,67%	28,83%	1,66%	0,85%
Año 2006	56,97%	39,88%	1,88%	1,27%
Variación (2000 /06)	-17,04%	+38,33%	+13,25%	+49,41%
CNAE 93: 631 /634. Manipulación y depósito .../ Organización del transporte				
Año 2000	25,40%	65,08%	5,95%	3,57%
Año 2006	25,17%	63,91%	6,62%	4,30%
Variación (2000 /06)	-0,91%	-1,80%	+11,26%	+20,45%

Fuente: Dirce. 2006 (INE)

- Disminuyen las empresas sin asalariados (figura del autopatrón), de forma significativa entre las empresas transportistas (-17,04%).
- Aumentan las empresas con asalariados, especialmente las que tienen plantillas de 20 o más trabajadores, con un crecimiento del +49,41% (empresas transportistas) y un +20,45% (operadores de transporte).
- La evolución en el resto de estratos es dispar.

2. Evolución del tamaño de las empresas de transporte de mercancías por carretera de Castilla y León por estrato de asalariado:

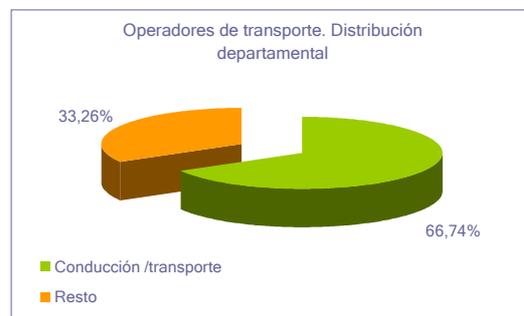
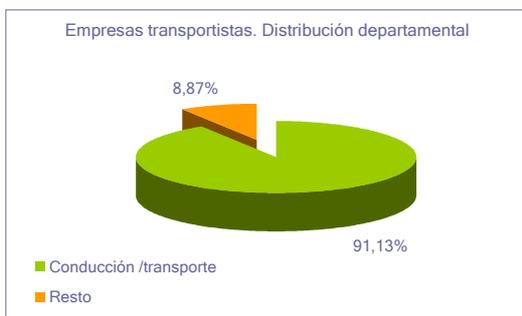
EVOLUCIÓN DEL TAMAÑO DE LAS EMPRESAS DE CYL (transporte de mercancías por carretera) tamaño medio de la empresa por número de trabajadores			
Empresas transportistas (asalariado + autónomo)	Año 2007 (1 ^{er} trimestre) Total	Año 2006 Total	Variación interanual
Pesado	2,82	2,62	+7,64%
Ligero	2,42	2,09	+15,79%
Total	2,73	2,50	+9,20%
Operadores de transporte (asalariados)			
Solo organización del transporte de mercancías	8,48	7,82	+8,44%
Combinación de actividades (organ. y/o manip. y dep. y /o dep. y almac.	24,68	23,61	+4,53%
Total	15,92	14,95	+6,49%

Fuente: Elaboración propia

- Entre las empresas transportistas, el tamaño medio de la empresa se sitúa en 2,73 trabajadores /empresa, un 9,20% superior al año 2006 (crecimiento muy fuerte en los 5 primeros meses del año 2007). De los cuales 1,53 trabajadores son asalariados y 1,20 son personal autónomo.
- Entre los operadores de transporte, el tamaño medio de la empresa se sitúa en 15,92 trabajadores /empresa, un 6,49% superior al año 2006.
- Mercado de trabajo vigoroso y pujante, con crecimientos espectaculares en lo que va de año. Espectacular tasa de crecimiento en el mercado de trabajo, fundamentalmente asalariado de transporte de servicio público ligero. Se observa una paulatina transferencia en el mercado de trabajo de personal autónomo a personal asalariado.

4. Empleo

3. Estructura laboral de las empresas de transporte de mercancías por carretera de Castilla y León por departamento de actividad empresarial:



Fuente: Elaboración propia

Mientras entre las empresas transportista la actividad de conducción /transporte absorbe el 91,13% del personal, entre los operadores de transporte el personal destinado a labores de conducción /transporte se reduce hasta el 66,74%.

4. Empleo

4. Aportación del transporte de mercancías por carretera a la población ocupada de Castilla y León:

APORTACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA A LA POBLACIÓN OCUPADA DE CASTILLA Y LEÓN (transporte de mercancías por carretera) tamaño medio de la empresa por número de trabajadores			
Tipo de trabajador	Empresas transportistas	Operadores de transporte	Total
Asalariado	14.613	1.569	16.182
Autónomo	11.461	± 380	11.841
Total	26.074	1.949*	28.023

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos del Estudio.

* La aportación a la población ocupada de Castilla y León de los operadores de transporte, se estima sobre el porcentaje de personal asalariado que no ocupa labores de conducción /transporte, ya que esta actividad está directamente vinculada a la carretera y por lo tanto habrían sido aportadas en el análisis de las empresas transportistas (tamaño /número de autorizaciones).

Margen de error: ± 5%

- El transporte de mercancías por carretera de Castilla y León, empresas transportistas y operadores de transporte, aportan en el primer trimestre del año 2007 más de 28.000 puestos de trabajo (asalariado + autónomo) a las cuentas regionales. Según los datos publicados por la EPA del primer trimestre de 2007, la población ocupada en Castilla y León fue de 1.056.180 personas, por lo que la aportación del transporte de mercancías por carretera sería del 2,65%.
- El 57,75% de la población ocupada es trabajador asalariado, frente a un 42,25% de personal autónomo.

5. Autorizaciones en el transporte de mercancías por carretera (empresas transportistas) y **flota de vehículos** (operadores de transporte)

Una de las principales variables de competitividad que condiciona la evolución de la actividad de transporte de mercancías por carretera, es la autorización.

Ámbito	Empresas transportistas							
	Servicio público		Nº medio de autorizaciones /empresa		Nº medio de autorizaciones /empresa pesado		Nº medio de autorizaciones /empresa ligero	
	Total	%	Nº	diferencial	Nº	diferencial	Nº	diferencial
Total CyL	23.418	9,32	2,46	- 10,22%	2,79	- 16,21%	1,73	- 10,36%
Total Nacional	251.356	100,00	2,74	--	3,33	--	1,93	--

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ministerio de Fomento (04.05.2007)

El número medio de autorizaciones por empresa transportista en Castilla y León asciende a 2,46, siendo 2,79 autorizaciones de servicio público pesado /empresa y 1,73 autorizaciones de servicio público ligero /empresa. La media nacional sitúa el número medio de autorizaciones de servicio público pesado /empresa en 3,33, y en 1,93 autorizaciones de servicio público ligero /empresa, para un total medio de autorizaciones de servicio público /empresa de 2,74.

El tamaño empresarial es menor en Castilla y León respecto a la media nacional.

El 98,48% de los operadores de transporte regionales, disponen, bien bajo la condición de propios, bien bajo la condición de subcontratados, de flota de vehículos para el tránsito de mercancías. Fundamentalmente de vehículo de + 3.500 Kg.

El tamaño medio de la flota es de 21,69 vehículos de + 3.500 kg., de los cuales, un 47,76% son vehículos subcontratados, y 5,15% de vehículos de - 3.500 kg.

FLOTA DE VEHÍCULOS ENTRE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CyL			
Vehículo de + 3.500 Kg.		Vehículos de - 3.500 kg.	
Vehículos propios	11,33	Vehículos propios	3,60
Vehículos subcontratados	10,36	Vehículos subcontratados	1,55
Total (disponen de flota de vehículos: 92,42% de operados consultados)	21,69	Total (disponen de flota de vehículos: 30,30% de operados consultados)	5,15

Fuente: Elaboración propia

6. Tipología de la actividad (empresas transportistas)

La presencia en los mercados internacionales (tipología de la actividad) entre las empresas transportistas se reduce a un 18,55% del total. A pesar del significativo crecimiento experimentado en los últimos años, este parece no ser suficiente.

Los nuevos retos de la UE, con la desaparición total de barreras para el acceso del mercado en España, y el resto de países de la Unión, con la entrada de operadores con costes significativamente inferiores (especialmente los de personal), obligará a la reestructuración del sector a nivel nacional.

Tipología de la actividad. Empresas transportistas (%)	
Sólo tránsito nacional	81,45
Combinación de tránsito nacional e internacional	18,65

Fuente: Elaboración propia

7. Instalaciones y superficies del transporte de mercancías por carretera de Castilla y León

1. A día de hoy, el transporte de mercancías por carretera de Castilla y León tiene localizado su centro de trabajo en el domicilio personal del empresario. Esto es así fundamentalmente entre las empresas transportistas y de forma muy vinculada a la actividad desarrollada sin personal asalariado. En este caso además, el camión se aparca en la calle en el 57,84% de las ocasiones, mientras que un 10,79% hace uso de las instalaciones de un centro de transporte o terminal de transporte, y un 21,08% hace uso de las instalaciones de la empresa para la que trabaja.



7. Instalaciones y superficies del transporte de mercancías por carretera de Castilla y León

El 20,17% de las empresas tienen localizado su centro de trabajo en un polígono industrial. Mientras que la aportación de los centros de transporte /terminales de transporte, bien como centro de trabajo, bien como instalaciones para el aparcamiento de

vehículos, es utilizado por el 10,79% de las empresas.

UBICACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE CyL			
	%	Empresas transportistas	Operadores del transporte
Polígono industrial	20,17%	19,18%	48,48%
Área urbana	11,25%	10,69%	27,27%
Centro de transportes /terminal	10,79%	11,01%	4,55%
No dispone de centro de trabajo o es el domicilio personal	51,35%	53,14%	0,00%
Área periurbana	3,55%	3,15%	15,15%
Otras	2,89%	5,03%	4,55%
Total	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia

- El régimen de titularidad del centro de trabajo es la propiedad, tanto entre las empresas transportistas, que no fueron consultadas a este respecto por el elevado porcentaje de ellas que se intuía no disponer de centro más allá de su domicilio personal, como entre los operadores de transporte regional, que consultados, el 65,15% disponen el centro de trabajo en propiedad, mientras un 31,82% lo explota en régimen de alquiler.
- La superficie media de la empresa transportista, dedicada al ejercicio de la actividad para los que sí disponen de centro de trabajo fuera del domicilio personal es de **944,53 m²**, sensiblemente superior entre aquellas empresas transportistas de servicio público pesado (1.143,25 m²). Lógicamente el **operador de transporte**, por tamaño, **dispone en sus centros de trabajo de mayores superficies medias**, alcanzado los **1.948,13 m²**. Con una mayor dimensión entre los operadores de transporte que combinan distintas actividades (organización del transporte de mercancías y /o manipulación de mercancías y depósito y /o depósito y almacenamiento de mercancías).

SUPERFICIE MEDIA Y DISTRIBUCIÓN DE LA SUPERFICIE DE LOS CENTROS DE TRABAJO							
Empresas transportistas	Distribución porcentual de la superficie del centro de trabajo						Superficie media (m ²)
	Oficina	Muelle de carga y descarga	Aparcam. vehículos	Zona de almacén /logística	Zona de servicios transporte	Zona de servicios logística	
Pesado							1.143,25 m ²
Ligero							655,95 m ²
Total	4,19%	--	61,87%	26,21%	7,62%		944,53 m²
Operadores de transporte							
Sólo organ. ttes. de mercancías							1.164,47 m ²
Organ. ttes. y /o dep. y manip. y /o almac.							2.903,70 m ²
Total	3,11%	3,43 muelles /operador	43,41%	27,60%	9,91%	4,86%	1.948,13 m²

Fuente: Elaboración propia

6.1.2. Evolución y competitividad

Variables / Magnitudes de análisis	Características																																
<p>8. Evolución de la actividad (empresas transportistas)</p>	<p>1. El 97,47% de las empresas transportistas de Castilla y León, siguen hoy, desarrollando la misma actividad que desde el origen. Además, el 58,71% de las mismas no ha variado la tipología de la carga transportada. A pesar del dinamismo característico de esta actividad empresarial, tan solo un 2,52% de las empresas han llegado a incorporar a la actividad otros servicios complementarios al transporte, fundamentalmente los relacionados con la organización del transporte (agencia y tránsito), escasamente se da cabida a la incorporación de servicios más vinculados a la logística como el depósito y almacenamiento de mercancías y /o manipulación y depósito de mercancías.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="352 763 879 1043"> <p>Evolución de la empresa transportista</p> <table border="1"> <tr><th>Categoría</th><th>Porcentaje</th></tr> <tr><td>ttes. mercancías</td><td>97,48%</td></tr> <tr><td>ttes. mercancías + otros servicios</td><td>2,52%</td></tr> </table> </div> <div data-bbox="908 763 1399 1043"> <p>Evolución de la actividad de transporte</p> <table border="1"> <tr><th>Categoría</th><th>Porcentaje</th></tr> <tr><td>sin variación de carga</td><td>58,71%</td></tr> <tr><td>con diversificación de carga</td><td>41,29%</td></tr> </table> </div> </div> <div data-bbox="352 1081 879 1361"> <p>Evolución. tte. mercancías + otros servicios</p> <table border="1"> <tr><th>Categoría</th><th>Porcentaje</th></tr> <tr><td>organ. Tte</td><td>100,00%</td></tr> <tr><td>almac. y /o manip.</td><td>12,50%</td></tr> </table> </div> <p>2. En cuanto a las perspectivas de evolución de la actividad en los próximos años (horizonte 2008 /09), el 72,33% de los empresarios mantendrán la actividad sin variaciones sustanciales. Un 25,79% sí tiene prevista algún tipo de modificación, fundamentalmente la diversificación de la carga, mientras un porcentaje significativo se muestra estimulado a la incorporación de servicios de organización del transporte. Mientras el transporte pesado tiende a la diversificación de la carga transportada, las empresas de transporte ligero tienden hacia la prestación de servicios de organización de transporte.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="328 1635 786 1973"> <p>Perspectivas de futuro de la actividad</p> <table border="1"> <tr><th>Categoría</th><th>Porcentaje</th></tr> <tr><td>mantendra la actividad</td><td>72,33%</td></tr> <tr><td>alguna variación</td><td>25,79%</td></tr> </table> </div> <div data-bbox="810 1635 1452 1973"> <p>Previsión de variación en la actividad (2008 /09)</p> <table border="1"> <tr><th>Categoría</th><th>Porcentaje</th></tr> <tr><td>Tte. mercancías con diversificación de carga</td><td>56,04%</td></tr> <tr><td>Tte. mercancías + organización tte.</td><td>44,58%</td></tr> <tr><td>Tte. mercancías + almacenamiento y/o manipulación</td><td>12,05%</td></tr> </table> </div> </div>	Categoría	Porcentaje	ttes. mercancías	97,48%	ttes. mercancías + otros servicios	2,52%	Categoría	Porcentaje	sin variación de carga	58,71%	con diversificación de carga	41,29%	Categoría	Porcentaje	organ. Tte	100,00%	almac. y /o manip.	12,50%	Categoría	Porcentaje	mantendra la actividad	72,33%	alguna variación	25,79%	Categoría	Porcentaje	Tte. mercancías con diversificación de carga	56,04%	Tte. mercancías + organización tte.	44,58%	Tte. mercancías + almacenamiento y/o manipulación	12,05%
Categoría	Porcentaje																																
ttes. mercancías	97,48%																																
ttes. mercancías + otros servicios	2,52%																																
Categoría	Porcentaje																																
sin variación de carga	58,71%																																
con diversificación de carga	41,29%																																
Categoría	Porcentaje																																
organ. Tte	100,00%																																
almac. y /o manip.	12,50%																																
Categoría	Porcentaje																																
mantendra la actividad	72,33%																																
alguna variación	25,79%																																
Categoría	Porcentaje																																
Tte. mercancías con diversificación de carga	56,04%																																
Tte. mercancías + organización tte.	44,58%																																
Tte. mercancías + almacenamiento y/o manipulación	12,05%																																

8. Evolución de la actividad
(operadores de transporte)

1. El **42,42%** de los operadores de transporte de Castilla y León provienen del transporte de mercancías por carretera y actúan organizando el transporte (en su mayoría agencias).

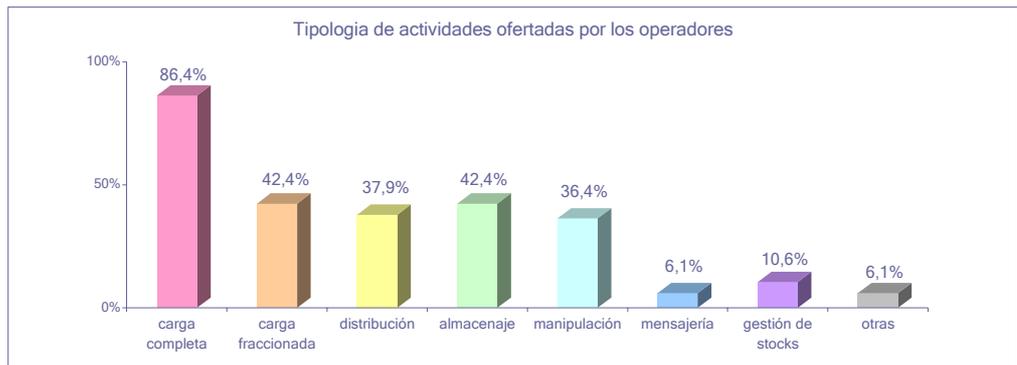
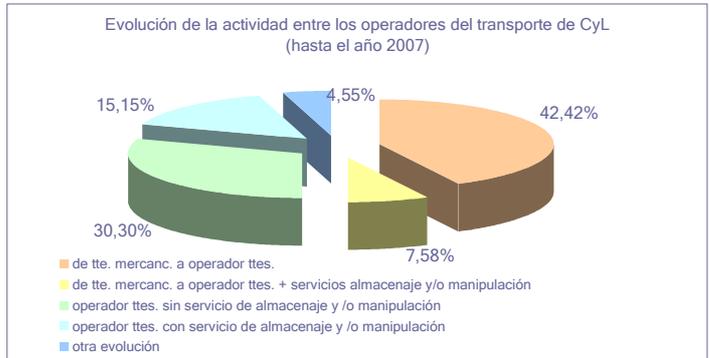
Fueron en su origen empresas transportistas, sin llegar hoy a prestar servicios de depósito y almacenamiento y /o depósito y manipulación de mercancías.

El **30,30%** de los operadores lo son desde sus orígenes, pero sin llegar a prestar servicios de almacenamiento y /o manipulación.

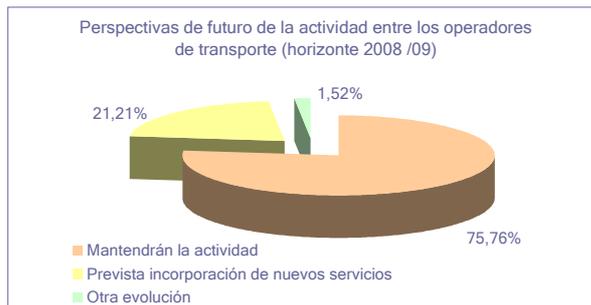
Un **15,15%** se dedican exclusivamente a la prestación de

servicios logísticos, con depósito y almacenamiento y/o depósito + manipulación e incluso de gestión de mercancías.

La evolución del operador del transporte viene determinada por la tipología de las actividades ofertadas y el nivel de especialización.



2. Casi el **76%** de los operadores de transporte mantendrán la actividad en el horizonte 2008 /09. Mientras, un 21% tiene prevista la incorporación de nuevos servicios a los que ya vienen prestando.



El **operador con gestión /organización**, tiende a la incorporación de servicios de depósito /almacenamiento /manipulación.

El **operador con servicios logísticos**, tiende a la incorporación de servicios de alto valor añadido, tales como la gestión de stocks, picking, etc...



9. Competitividad empresarial

(horizonte 2008 /09)

Los precios y los costes del sector seguirán subiendo de forma previsible en el horizonte 2008 /09, con un ligero diferencial a favor de los costes, lo que redundará en una más que previsible pérdida de competitividad. La opinión de los empresarios revela cierta incertidumbre en el crecimiento del tamaño medio de la empresa, que unido al estancamiento de los kilómetros anuales recorridos vislumbra un panorama económico ligeramente pesimista.

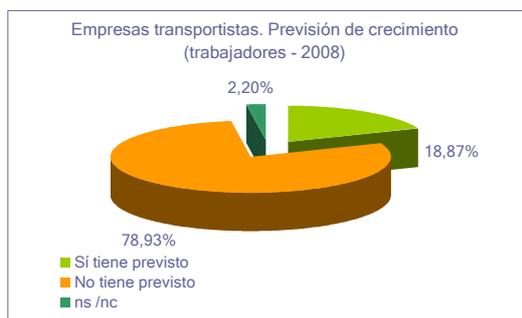
ANÁLISIS DE COMPETITIVIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN							
Factores de competitividad	Empresa transportista			Operador de transporte			Observaciones
	%	Valoración	Intervalo	%	Valoración	Intervalo	
Ventas anuales	44,03%	Aumentarán	69,29% opinan que hasta el 12%	57,58%	Aumentarán	Para el 52,63% entre un 4% /12%	Es previsible que aumenten hasta un 12%
Tarifas aplicadas	56,92%	Aumentarán	54,70% hasta el 4%	57,58%	Aumentarán	Hasta un 4% para el 60,53%	Los precios de las tarifas subirán hasta un 4%
Km. anuales medios recorridos	55,35%	Seguirán igual	--	37,88%	Seguirán igual	--	Es posible que se hagan los mismos kilómetros
% Km. recorridos anualmente con carga (sólo empresas transportistas)	54,09%	Seguirán igual	--	--	--	--	Seguirán igual
Toneladas anuales gestionadas /transportadas	47,80%	Seguirán igual	--	53,03%	Aumentarán	Para el 51,43% hasta un 8%	Seguirán igual para las empresas transportistas y es posible que incrementen para los operadores
Estructura de costes operativos de la actividad	58,49%	Aumentarán	47,31% hasta el 8%	69,70%	Aumentarán	Hasta un 8% para el 76,09%	Consenso en los costes: incrementarán hasta un 8%
Parque de vehículos propios (sólo operadores de transporte)	--	--	--	45,45%	Seguirán igual	--	Seguirán igual
Parque de vehículos subcontratados /colaboradores (sólo operadores de transporte)	--	--	--	33,33% 36,36%	Aumentarán Seguirán igual	Hasta un 8% para el 68,18% de los operadores	No se moverán mucho.

Fuente: Elaboración propia

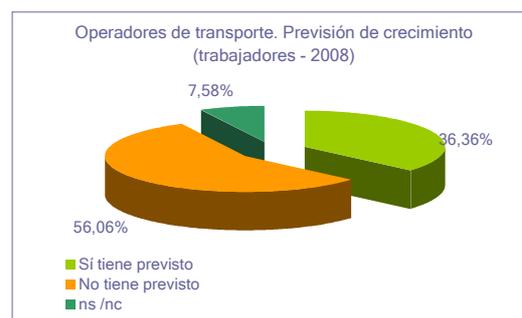
9. Previsión de crecimiento laboral

(horizonte 2008)

Queda patente el dinamismo del sector al analizar las previsiones de crecimiento laboral en el sector. Datos que vienen a reforzar la tendencia del sector, con tasas de crecimientos económico a nivel del Producto Interior Bruto, y de crecimiento anual del transporte de mercancías por carretera (7,75% en el año 2005 y una media del 8,36%)



Fuente: Elaboración propia



El 18,87% de las empresas transportista y el 36,36% de los operadores de transporte, tienen prevista la contratación en el horizonte temporal del 2008.

Frente a esta optimista previsión, escasamente un 2,89% de las empresas transportistas y un 3,03% de los operadores de transporte consultados tienen previsto la desaparición de puestos de trabajo.

9. Previsión de crecimiento laboral
(horizonte 2008)

Las previsiones de crecimiento del tamaño de las empresas por número de trabajadores:

- Las empresas transportistas prevén la incorporación de más de 1.680 puestos de empleo en el horizonte temporal de 2008. Lo que supone la incorporación de 0,18 trabajadores /empresa.
- Los operadores de transporte prevén la incorporación de poco más de 280 trabajadores (todos ellos asalariados), para el horizonte temporal de 2008. Lo que supone la incorporación de 0,88 trabajadores /empresa.

PREVISIÓN DE EVOLUCIÓN DEL TAMAÑO DE LAS ESTRUCTURAS SOCIO-LABORALES extrapolación de los datos recogidos en el estudio a nivel regional					
Actividad	Previsión de crecimiento	Nº medio de trabajadores a incorporar	Previsión de disminución	Nº medio de trabajadores a eliminar	Volumen total de empleo generado (estimación 2008)
Empresas transportistas	18,87%	1,25	2,83%	2,00	1.682,63
Operadores de transporte	36,36%	2,77	3,03%	4,00	280,83

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados obtenidos en el Estudio

Con las lógicas reservas derivadas de la influencia de la carretera en las actividades desarrolladas por un porcentaje significativo de operadores de transporte (porcentaje de personal asalariado que ocupa labores de conducción /transporte -66,74%), ya recogidas en la estimación realizada en las empresas transportistas, **la previsión de crecimiento de población ocupada en Castilla y León en el sector del transporte de mercancías por carretera para el año 2008, podrá situarse en el entorno de los 1.776 puestos de trabajo** (margen de error del \pm 5%).

10. Previsión de crecimiento en el número de autorizaciones
(empresas transportistas.
horizonte 2008 /09)

El 16,04% tiene previsto la incorporación de nuevas autorizaciones en el horizonte temporal 2008 /09. El número medio de autorizaciones a incorporar por empresa es de 1,23, lo que supondría aportar al mercado más de 945 autorizaciones al año.



PREVISIÓN DE INCORPORACIÓN DE NUEVAS AUTORIZACIONES ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS DE CYL extrapolación de los datos recogidos en el estudio a nivel regional			
Actividad	Previsión de crecimiento	Nº medio de autorizaciones a incorporar	Volumen total de autorizaciones nuevas para el periodo 2008 /09
Empresas transportistas	16,04%	2,77	1.893,61

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados obtenidos en el Estudio

Actualmente el ratio nº de trabajadores /autorización en el transporte de mercancías por carretera de Castilla y León se sitúa en 1,20 trabajadores /autorización. Con las previsiones de crecimiento en tamaño de trabajadores (1.776) y número de autorizaciones (945), este ratio pasaría en el año 2008 a 1,22 trabajadores /autorización, con una variación interanual del 1,67%.

11. Previsión de crecimiento y necesidades del centro de trabajo. Previsión de traslado

1. El 19,29% de las empresas consultadas tienen prevista algún tipo de ampliación de las instalaciones actuales del centro de trabajo. Un 16,67% de las empresas transportistas y casi un 35% de los operadores de transporte.

PREVISIÓN DE AMPLIACIÓN DEL CENTRO DE TRABAJO			
	%	Empresas transportistas	Operadores del transporte
Sí tienen previsto ampliar el centro de trabajo	18,29%	16,67%	34,85%
No tienen previsto ampliar	81,44%	83,33%	62,12%
Ns /nc	0,27%	0,00%	3,03%
Total	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia

El sector del transporte de mercancías por carretera de Castilla y León demanda, en ampliación de centros de trabajo más de 1,53 millones de m² de superficie. Estas necesidades de crecimiento y ampliación se producen de forma más intensa (superficie media demandada) entre los operadores de transporte.

NECESIDADES DE AMPLIACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA DEMANDA								
	Distribución porcentual de la superficie del centro de trabajo						Superficie media (m ²)	Superficie total demandada (m ²)
	Oficina	Muelle de carga y descarga	Aparc. veh.	Zona almacén /logística	Zona servicios tte	Zona servicios logística		
Empresas transportistas	2,04%	--	31,14%	35,77%	31,05%		1.997,22 m ²	1.140.911,93 m ²
Operadores de transporte	1,53%	9,21%	38,11%	45,52%	4,09%	1,02%	3.547,83 m ²	391.964,25 m ²

Fuente: Elaboración propia

2. El 16,47% de las empresas tienen previsto trasladar su centro de trabajo actual. Hay más determinación de trasladar el centro de trabajo a corto /medio plazo por parte de los operadores de transporte que por parte de las empresas transportistas.

PREVISIÓN DE TRASLADO DEL CENTRO DE TRABAJO			
	%	Empresas transportistas	Operadores del transporte
Sí tienen intención de traslado	16,47%	15,72%	37,88%
No tienen intención de traslado	82,56%	83,33%	60,61%
Ns /nc	0,96%	0,94%	1,52%
Total	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia

Para aquellas empresas que han realizado importantes desembolsos en adquirir y acondicionar el nuevo centro de trabajo, y se encuentran en pleno proceso de amortización de la inversión es prácticamente inviable su traslado.

PREFERENCIAS EN LA UBICACIÓN DEL CENTRO DE TRABAJO Y RÉGIMEN DE TITULARIDAD (supuestos de traslado)							
actividad	Ubicación				Régimen de titularidad		
	Pol. Industrial	Centro de Transporte	Otros	Ns /nc	Alquiler	Propiedad	Ns /nc
Empresas transportistas	68,00%	12,00%	12,00%	8,00%	12,00%	86,00%	2,00%
Operadores de transporte	76,00%	12,00%	4,00%	8,00%	16,00%	84,00%	--
Total	68,62%	12,00%	11,38%	8,00%	12,31%	85,84%	1,84%

Fuente: Elaboración propia



11. Previsión de crecimiento y necesidades del centro de trabajo.
Previsión de traslado

Las preferencias en la ubicación del nuevo centro de trabajo, para aquellas empresas que sí contemplan el traslado es un polígono industrial (68,62%) e indiscutiblemente en el régimen de titularidad es la propiedad (85,84%).

El Modelo CyLOG tal y como está diseñado (explotación de las instalaciones mediante arrendamiento, alquiler para los usuarios) tropieza con el primer inconveniente: las empresas no desean alquilar, quieren comprar.

Las conclusiones del trabajo recomiendan la reconsideración del modelo CyLOG en cuanto al régimen de explotación de las instalaciones, dando cabida a la posibilidad no solo del alquiler, sino también de la compra.

12. Competitividad sectorial

Dentro de la importancia que se les da a casi todos los factores analizados, destacan por encima de todo los siguientes:

1. La regulación normativa del sector.

La puesta en práctica de las nuevas normas tiene en jaque al sector, con sanciones muy fuertes que lastran la rentabilidad y la estabilidad de las plantillas (conductores).

- Tacógrafo digital.
- Regulación de tiempos de conducción y descanso.
- La nueva disposición que entrará en vigor el 2009 sobre renovación del permiso de conducción (CAP)
- Multas desproporcionadas
- Persecución de los "ilegales" o de la competencia desleal.

2. La dimensión empresarial y la cobertura geográfica

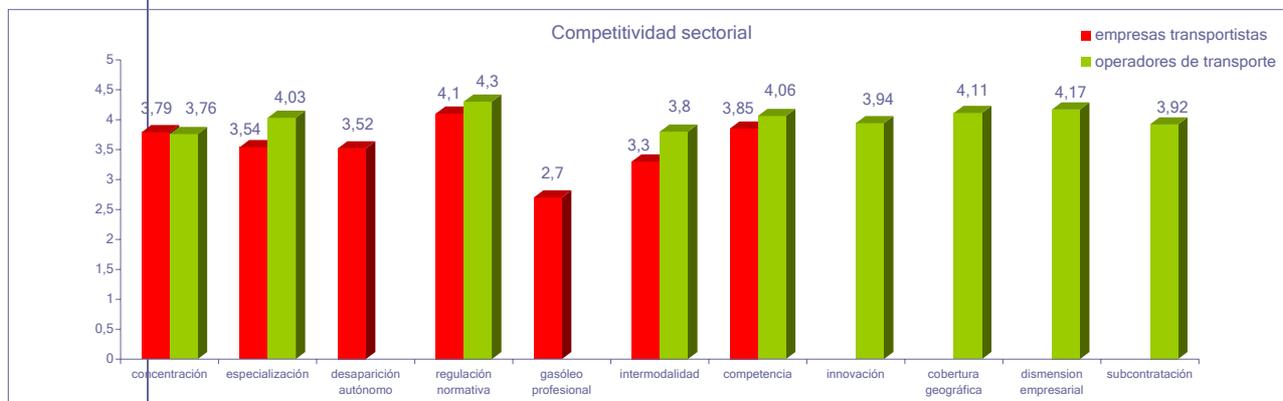
Para los operadores de transporte son factores cruciales. El sector camina hacia empresas más grandes que den cobertura geográfica a sus clientes y resuelvan sus necesidades.

3. Mayores niveles de competencia (aparición de empresas exteriores)

El sector ve cercano y teme la llegada de nuevas empresas, de gran tamaño y con precios agresivos que contribuirán a una guerra de precios en el sector (mayor que la que ya existe). Esto provocará la pérdida de competitividad y la salida del sector de un buen número de empresas.

FACTORES DE COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL		
Nivel de importancia atribuida		
	Empresas transportistas	Operadores del transporte
Concentración empresarial	3,79 /5	3,76 /5
Mayores niveles de especialización	3,54 /5	4,03 /5
Progresiva desaparición de la figura del autónomo	3,52 /5	--
Regulación normativa del sector	4,10 /5	4,30 /5
Gasóleo profesional	2,70 /5	--
Incorporación de la intermodalidad al transporte de mercancías	3,30 /5	3,80 /5
Mayores niveles de competencia	3,85 /5	4,06 /5
Innovación tecnológica	--	3,94 /5
Cobertura geográfica	--	4,11 /5
Dimensión empresarial	--	4,17 /5
Subcontratación	--	3,92 /5

Fuente: Elaboración propia





12. Competitividad sectorial

4. **La especialización**
Factor clave en la evolución de la competitividad sectorial. Afectará de manera más clara e intensa a los operadores que a las empresas de transporte.
5. **La concentración empresarial**
Es un proceso que preocupa más a las empresas transportistas que a los operadores, lleno de trabas y dificultades, pero inevitable en el contexto de un sector tremendamente atomizado.
6. **La innovación tecnológica**
Talón de Aquiles del transporte. Se convierte en un factor estratégico para operadores de transporte.
7. **La subcontratación industrial y progresiva desaparición de la figura del autónomo /autopatrón**
A pesar de la importancia atribuida en el sector, son factores que quedan relegados a un segundo plano en el análisis de competitividad sectorial.
8. **El gasóleo profesional**
Uno de los productos calve en la cuenta de pérdidas y ganancias de las empresas y ocupa el último lugar en el nivel de importancia de los factores de competitividad entre las empresas transportistas.
Representa más del 40% de los gastos y en estos momentos, ante la problemática del sector, es el de menor valoración.
9. **Progresiva implantación de la intermodalidad**
El sector no llega a otorgar carta de naturaleza porque sencillamente, con las experiencias demostradas del ferrocarril (RENFE) y el modo aéreo (prácticamente no existe en Castilla y León), no se vislumbra como un factor decisivo.
El sector valora de manera indiferente el factor de la intermodalidad en Castilla y León.
Las infraestructuras brillan por su ausencia. Lógicamente no se dispone de puerto de mar, pero más grave resultan las deficientes infraestructuras en materia aeroportuaria y escaso desarrollo ferroviario.
Hay más pesimismo entre las empresas transportistas que entre los operadores de transporte.
Destaca el nivel de desconocimiento que existe sobre la influencia que la intermodalidad puede llegar a tener en el sector.

VALORACIÓN DE LA INFLUENCIA DE LA PROGRESIVA INCORPORACIÓN DE LA INTERMODALIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA DE CyL			
	%	%	
		Empresas transportistas	Operadores del transporte
De forma muy positiva	1,98%	1,89%	4,55%
De forma positiva	8,36%	7,86%	22,73%
Ni de forma positiva, ni de forma negativa	52,83%	53,46%	34,85%
De forma negativa	17,48%	17,61%	13,64%
De forma muy negativa	7,45%	7,55%	4,55%
Ns /nc	11,91%	11,64%	19,70%
Total	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia

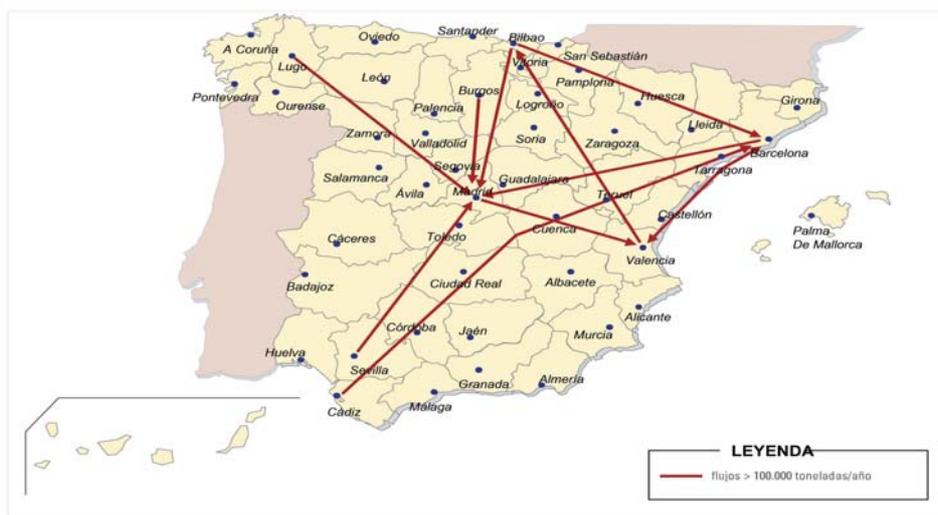
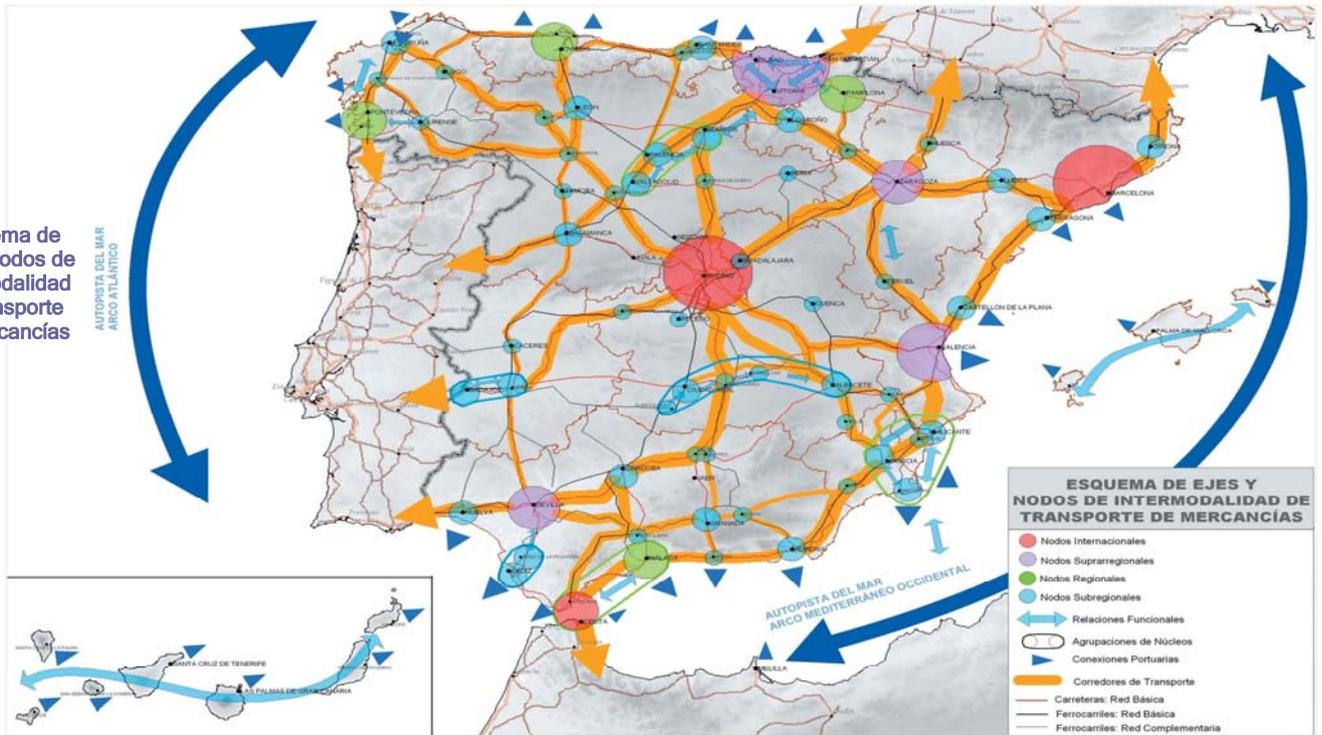
6.2. La Intermodalidad

La Intermodalidad	Análisis
<p>1. La intermodalidad</p>	<p>Según el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), del Ministerio de Fomento (31 de diciembre de 2006):</p> <p><i>“Se concibe el transporte intermodal como un elemento de racionalización y mejora de la calidad del transporte de mercancías. Se basa en una mayor cooperación entre todos los modos de transporte, siendo un puntal clave para la mejora de costes en la cadena logística, influyendo en el precio final de las mercancías en los mercados de destino. Un aspecto particularmente crítico en el ámbito internacional, ya que la globalización y la nueva economía mundial exigen mejoras constantes en los procesos logísticos.</i></p> <p><i>El desarrollo idóneo del transporte intermodal de mercancías necesita no sólo de unas infraestructuras suficientes en cada uno de los modos concurrentes, sino que además impone unas exigencias propias a las infraestructuras y requiere de plataformas específicas donde se realice el intercambio modal. Asimismo, requiere unos servicios específicos de operadores de la red intermodal y de manipulación de estas cargas. Por ello es necesario establecer un Plan Intermodal de Mercancías que contemple simultáneamente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Las actuaciones infraestructurales: nodos y corredores.</i> ▪ <i>El marco de presentación de los servicios.</i> <p><i>Las prioridades del Plan Intermodal de Mercancías se sitúan, en el período 2005 - 2008 en obtener la mayor eficiencia a partir de los equipamiento existentes, estructurando el sistema mediante actuaciones de conexión entre modos y de potenciación de algunos nodos clave y, sobre todo, mediante el impulso a nuevos operadores a través de una normativa adecuada acompañada de programas específicos de apoyo:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Impulso a la estructuración territorial de nodos logísticos nacionales e internacionales basados en la intermodalidad, en coordinación con las administraciones regionales y locales (áreas de Madrid, Barcelona, País Vasco, Valencia, Zaragoza, Algeciras y Sevilla).</i> ▪ <i>Desarrollo de una red de plataformas intermodales regionales, insertadas en las principales áreas de producción y consumo de ámbito autonómico.</i> ▪ <i>Potenciación de la intermodalidad portuaria mediante el desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas en aquellos puertos con potencial para ser nacional /internacional, complementados por puertos de tráfico medio.</i> ▪ <i>Refuerzo de la accesibilidad ferroviaria a los puertos, considerando desde los estadios iniciales de las nuevas zonas de actividad portuaria los condicionantes que plantea el ferrocarril.</i> ▪ <i>Integración de la red ferroviaria de mercancías con la red de plataformas logísticas terrestres desarrolladas o planificadas.</i> ▪ <i>Desarrollo de la intermodalidad en carga aérea a través de los Centros de Carga Aérea (Madrid, Barcelona, Vitoria) y de otras infraestructuras aeroportuarias especializadas en carga.</i> ▪ <i>Puesta en marcha de un programa específico de fomento de la intermodalidad, en coordinación con el programa Marco Polo II de la UE.</i> ▪ <i>Apoyo a nuevos operadores.</i> ▪ <i>Impulso al lanzamiento de experiencias de logística urbana y de logística inversa (ligada a la gestión de residuos).</i> <p><i>A partir de 2009, las prioridades se orientarán, previsiblemente, hacia la descongestión de los principales nodos (Barcelona y Madrid), la mayor atención a las necesidades específicas de logística urbana (que precisa la creación previa de un marco adecuado de concertación) y el progresivo desarrollo de los operadores nacionales en el ámbito europeo.</i></p> <p><i>La Estructura del Plan Intermodal de Mercancías:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Estructura de una red intermodal en España: definición básica del sistema jerarquizado de corredores modales e intermodales de mercancías y nodos logísticos, con conexiones con los corredores internacionales.</i>

1. La intermodalidad

- Los corredores intermodales nacionales e internacionales: caracterización, prioridades de intervención y principales actuaciones en mejora de infraestructuras.
- Los nodos en la red intermodal: jerarquización y funciones de multimodalidad y logística.
- La intermodalidad en el ámbito portuario: accesibilidad ferroviaria, terminales y zonas de actividades logísticas.
- La intermodalidad en nodos ferroviarios: funcionalidad accesibilidad viaria y ferroviaria e integración logística.
- Intermodalidad en el ámbito aeroportuario: centros de carga aérea e instalaciones de carga, e integración en el entorno logístico.
- Nodos viarios: funciones y centros.
- Actuaciones no infraestructurales: acciones por la competitividad del modo ferroviario y de apoyo a la transferencia de cargas de la carretera, formación, nuevas tecnologías y fomento del tráfico marítimo de corta distancia.

Esquema de ejes y nodos de intermodalidad de transporte de mercancías



Principales flujos de transporte combinado

6.3. Demandas del sector del Transporte y la Logística de Castilla y León

Área de necesidad	Demandas
1. Estructuras e infraestructuras de la Red Viaria Regional	<ul style="list-style-type: none"> ○ Fortalecer la comunicación regional, tanto en los ejes transversales como longitudinales. ○ Mejorar la red principal de carreteras regional. Acceso por vías rápidas a todos los principales núcleos de población de Castilla y León (capitales de provincia). ○ Mejorar la red secundaria: firme, arcones, señalizaciones, etc.... ○ Descongestión de las vías urbanas mediante el desarrollo de radiales y circunvalaciones exteriores de acceso. ○ Habilitar en la red de carreteras zonas de descanso y servicios para el transporte, posicionadas de forma estratégica.
2. Centros y Terminales de Transporte	<ul style="list-style-type: none"> ○ Adecuación a las necesidades del transporte de mercancías por carretera de los desarrollos de infraestructuras y servicios (aparcamientos, viales, lavaderos de vehículos, servicios auxiliares). ○ Ubicación: localización de los centros y terminales en puntos próximos a los desarrollos económicos - empresariales (polígonos industriales, etc....) ○ Desarrollos privados de proyectos de concentración empresarial.
3. Modelo de gestión empresarial	<ul style="list-style-type: none"> ○ Apoyo público institucional al cambio de la cultura empresarial en el sector. ○ Modernización de las estructuras empresariales. ○ Innovación y nuevas tecnologías. ○ Sociedad de la información. ○ Concentración empresarial. ○ Fortalecimiento de las organizaciones empresariales representativas del sector.
4. Empleo y formación	<ul style="list-style-type: none"> ○ Conductores profesionales: formación y cualificación. ○ Formación sectorial ad hoc. Diseñada, controlada, supervisada y desarrollada por el sector. ○ Formación reglada. ○ Reciclaje profesional
5. Reglamentación e instrumentos sancionadores	<ul style="list-style-type: none"> ○ Flexibilizar y objetivizar la interpretación normativa - sancionadora. Existe una alarmante desproporcionalidad entre la infracción cometida y la sanción aplicada para el transporte de mercancías por carretera. ○ Inspecciones preventivas de tipo informativas. ○ Carnet profesional. ○ Información reglamentaria ○ Información sancionadora. ○ Regulación de las actividades de carga y descarga. ○ Juntas arbitrales ○ Mayores niveles de inspección y control de las actividades de competencia desleal en el sector (dumping). ○ Armonizar a nivel nacional el calendario de tránsito del transporte de mercancías por carretera. Restricciones circulatorias. ○ Regulación de las relaciones contractuales entre transporte de mercancías por carretera y la actividad desarrollada por los operadores logísticos (colusión).

6. Informativas

- Mejorar la imagen social del sector de transporte de mercancías por carretera regional.
- Políticas informativas regionales. Mejorar los procesos de comunicación bidireccional con la Administración Regional.
- Información estacional. Periodos de conflictividad circulatoria (días festivos, nevadas, cortes temporales de carretera, etc...). Organismo gestor de incidencias circulatorias regional.
- Proyecto de buenas prácticas empresariales para el sector del transporte de mercancías por carretera.
- Web regional del transporte de mercancías por carretera.

7. Referencias bibliográficas



- Libro Blanco. La Política Europea de Transportes de cara al 2010: la hora de la verdad
Comisión de las Comunidades Europeas. Bruselas, 12.09.2001 (COM(2001) 370 final)
- Plan Estratégico para el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera (PETRA).
Ministerio de Fomento. Dirección General de Transportes por carretera. 31 de mayo de 2001
- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT).
Ministerio de Fomento. 31 de diciembre de 2006
- Información Estadística.
Ministerio de Fomento. Transporte por Carretera. Mayo de 2007
- Observatorio de Mercado del Transporte de Mercancías.
Ministerio de Fomento. Mayo de 2007
- Observatorio Social del Transportes de Mercancías.
Ministerio de Fomento. Mayo de 2007
- Observatorio del Transporte de Mercancías.
Ministerio de Fomento. Mayo de 2007
- Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera.
Ministerio de Fomento. Dirección General de Transportes por Carretera. Año 2005
- Plan Regional de ámbito territorio para el desarrollo del Enclave Logístico Regional CyLOG.
Junta de Castilla y León. Consejería de Fomento. Enero 2007
- Documento Ejecutivo de la Red de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística de Castilla y León.
Asociación CyLOG.
- Libro Blanco del Transporte de Mercancías en España.
Transporte XXI. 2007
- Libro Blanco del Transporte de Mercancías por Carretera en España.
Transporte XXI. 2007
- Libro Blanco de los Operadores Logísticos en España.
Transporte XXI. 2007
- Análisis sectorial sobre el Mercado de los operadores logísticos en España.
ANADIF. Deloitte & Touche. Año 2003
- La Logística en España: Estudio de Situación 2001.
Centro Español de Logística (CEL).
- Los retos del sistema logístico español: La visión de las necesidades logísticas de los sectores empresariales.
ESADE en colaboración el Institut Cerdá. Año 2002
- Consultas varias.
www.ine.es
www.asociacioncylog.com
www.redcylog.com



anexo (cuestionarios)

CUESTIONARIO A EXPERTOS: Aspectos a considerar

Estudio sectorial sobre la situación y perspectivas en el Transporte de Mercancías por Carretera de Castilla y León. Prospektiva del Modelo CyLOG

El objetivo del cuestionario que se muestra, es mantener entrevistas con los principales representantes las distintas organizaciones patronales y sindicales con representación provincial y regional, relacionadas con el sector del transporte de mercancías, al objeto de poder valorar de forma cualitativa, el más que previsible impacto en la planificación, desarrollo y ejecución del Modelo CyLog de infraestructuras complementarias del transporte y la logística de Castilla y León.

Por todo ello, el significado de este documento es únicamente servir de guión para analizar y contrastar los resultados obtenidos en el informe relativo al estudio sectorial sobre el impacto del Modelo CyLog en Castilla y León, en aquellos aspectos en los que estas organizaciones patronales y sindicales puedan aportar su opinión.

ORGANIZACIÓN:		
SIGLAS		
DIRECCIÓN	CP	
LOCALIDAD	PROVINCIA	
TELÉFONO CONTACTO	FAX	
CORREO ELECTRÓNICO	PÁGINA WEB	
AMBITO DE REPRESENTATIVIDAD SECTORIAL	<input type="checkbox"/>	Local
	<input type="checkbox"/>	Provincial
	<input type="checkbox"/>	Regional
PERSONA /s ENTREVISTADA /s Cargo		
Nº DE SOCIOS /AFILIADOS		
Fecha realización encuesta		

Introducción.

Hoy el sector del transporte de mercancías regional, nacional y europeo se encuentra en un proceso dinámico de transformación, cada vez menos transporte y más logística, y al margen de viejas reivindicaciones terminológicas, todo ello esta obligando a un lógico cambio evolutivo. Por una parte, la intervención de las distintas administraciones públicas en sus correspondientes marcos normativos de regulación del sector, por otra, las necesarias inversiones en estructuras e infraestructuras en el transporte y la logística, y finalmente en los distintos modelos de gestión empresarial aplicados por el sector (intermodalidad, servicio integral, servicios avanzados, etc....)

El transporte, logística, transporte de mercancías por carretera, o cualesquiera otras denominaciones, es considerado desde finales del siglo pasado, un sector estratégico de primer nivel, con crecimientos y aportaciones a las cuentas económicas nacionales y regionales superiores a las del resto de sectores de actividad económica, incluso alcanzando crecimientos superiores a los del propio PIB. Y por lo tanto sujeto desde hace bien poco a un nuevo marco normativo, en el que la Administración se ha convertido, dentro de los principios básicos de la economía de mercado, en el órgano regulador de su mercado.

Dentro de este marco de intervencionismo de los poderes público en la regulación del Transporte, así como de la Logística, se vienen desarrollando, con mayor o menor acierto, distintos textos normativos para el sector [Libro Blanco de la Política Europea de Transporte de cara al 2010: la hora de la verdad; Libro Blanco de la Comisión sobre el “curso futuro de la política común de transportes”; Plan Estratégico para el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera (PETRA), Plan Estratégico de

Infraestructuras y Transporte (PEIT - 2005 /2020)], apoyando la reestructuración del sector, la descongestión de las red viaria, la implantación de la intermodalidad, etc...

Dentro de estos proyectos de intermodalidad, la Junta de Castilla y León, a través de su Consejería de Fomento y la Dirección General de Transporte, viene desarrollando desde el año 2005 el Proyecto: Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la logística de Castilla y León, el cual fundamenta su desarrollo en el diseño, planificación, ejecución y aprovechamiento de distintos enclaves logísticos, cuyo marco de actuación se sucinta en el siguiente esquema de trabajo:



Superficie total	→	7.310.000 m ²	De infraestructuras, en conexión con zonas industriales
Inversión	→	1.500 Mill. €	Aportación pública y privada
Empleo	→	3.000	Puestos de trabajo directo

Escenario 1. Modelo básico		Escenario 2. Modelo con pleno desarrollo ferroviario	
Recursos movilizados (mill. euros)		Recursos movilizados (mill. euros)	
Recursos públicos	225	Recursos públicos	225
Recursos privados	900	Recursos privados	1.275
Total	1.125	Total	1.500

MODELO DE INSTACIONES Y SERVICIOS DE LA RED DE ENCLAVES LOGÍSTICOS

INSTALACIONES Y SERVICIOS BÁSICOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

- 1. INSTALACIONES Y SERVICIOS BÁSICOS**
 - Zona pública comercial (Estación de servicio, restaurante, cafetería)
 - Puesto de vigilancia
 - Aparcamientos de vehículos pesados (cap. mínima de 200 - 250 vehículos)
 - Servicio a vehículos (lavadero, surtidor privado de gasoil, ...)
 - Área de mantenimiento, conservación y jardinería del centro
 - Zona de descanso /servicios a tripulaciones (duchas, aseos y vestuarios)
 - Edificio administrativo (oficinas, aulas de formación, parking turismos)
 - Viales
- 2. OTRAS INSTALACIONES Y SERVICIOS**
 - Zona pública y comercial (hotel,, complemento de la zona pública y comercial básica)
 - Centro empresarial (aseguradora, gestoría, servicios médicos, sucursal bancaria, oficinas para empresas, salones de actos, centro de formación, cafetería y restaurante, guardería, parking de turismos)
 - Servicios a vehículos (Taller, ITV)
 - Zona de prácticas de vehículos pesados y carretillas
 - Jardines
 - Zona aduanera
 - Área logística (naves y muelles adaptados a este tipo de actividad (almacenamiento, distribución, fraccionamiento y consolidación de cargas, manipulación, envasado, empaquetado, customización, picking, ...))
- 3. PLATAFORMA INTERMODAL /PUERTO SECO (previsiblemente para el Enclave Logístico Regional)**
 - Ramal y haz de vías, zona de maquinaria de transferencia
 - Playa de contenedores
 - Campa de almacenamiento temporal de contenedores
 - Zona de reparación y limpieza de contenedores
 - Zona administrativa y de operadores portuarios
 - Aduana
 - Básculas
- 4. ZONA LOGÍSTICO -INDUSTRIAL CON ACCESO AL FERROCARRIL (previsiblemente para el Enclave Logístico Regional)**
 - Zona de reserva para el estacionamiento e industria con ramales ferroviarios hasta las propias plantas o naves

SERVICIOS AVANZADOS

1. Desarrollo y coordinación de la formación regional
2. Centrales de compras
3. Nuevas tecnologías y trazabilidad
4. Sociedades logísticas
5. Teléfono del transportista
6. Fundación regional
7. Promoción de la intermodalidad
8. Apertura de la ventanilla única del transporte
9. Concentración empresarial

PARTE 2. NIVEL DE CONOCIMIENTO DE LAS ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DEL MARCO DE DESARROLLO DEL PLAN ESTRATÉGICO DEL MODELO CYLOG

2. Desde un punto de vista del **marco de desarrollo del Modelo CyLOG** ¿Cómo calificaría usted, el **nivel de conocimiento** que su organización tiene del Modelo CyLOG de Infraestructuras complementarias del transporte y la logística de Castilla y León?

	① nada	② poco	③ algo	④ mucho	⑤ no contesta ó ⑥ se desconoce
2.a. La distribución de los distintos enclaves logísticos en el territorio regional	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.b. El modelo de implantación del Enclave Logístico Regional (central)	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.c. La superficie total dedicada a infraestructuras de transporte en los distintos enclaves logísticos	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.d. La superficie total dedicada a infraestructuras de logística en los distintos enclaves logísticos	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.e. La superficie total dedicada a infraestructuras de servicios en los distintos enclaves logísticos	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.f. Las inversiones previstas en cada enclave logístico (local /provincial)	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.g. Las inversiones previstas en cada enclave logístico regional (central)	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.h. El modelo de gestión y organización aplicado en los distintos enclaves logísticos (entidades gestoras)	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.i. El modelo de financiación de las inversiones previstas	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.j. La articulación de los mecanismos de financiación del proyecto y de los distintos enclaves logísticos	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.k. El modelo de explotación económica de las instalaciones y servicios (arrendamiento de naves, tarifas aparcamiento, alquiler de locales, etc...)	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.l. Aportación de capital público	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.m. Aportación de capital privado	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.n. La composición accionarial de las entidades gestoras de los distintos enclaves logísticos	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.ñ. Instalaciones y servicios generales de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (seguridad, aparcamiento, áreas de mantenimiento, conservación, servicios a vehículos, servicios administrativos, viales, centros empresariales, zona aduanera, área logística)	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.o. Servicios avanzados de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (formación, Centrales de Compras, sociedades logísticas, ventanilla única para el transporte, etc...)	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.p. Desarrollo reglamentario del Modelo CyLOG	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.q. Impacto medio -ambiental del desarrollo del Modelo CyLOG en sus distintos enclaves logísticos (ámbito local /provincial)	①	②	③	④	⑤ ⑥
2.r. Impacto medio -ambiental del desarrollo del Modelo CyLOG en el enclave logístico regional	①	②	③	④	⑤ ⑥

CONTINUA

PARTE 3. VALORACIÓN DE LAS FASES DE DESARROLLO DEL MODELO CYLOG

3. Desde un punto de vista del marco de desarrollo del Modelo CyLOG ¿Cómo valoraría usted, a juicio de su organización, las distintas fases de desarrollo del Modelo CyLOG?

	① poco acertada	② algo acertada	③ correcta	④ totalmente acertada	⑤ no contesta ó ⑥ se desconoce
3.a. La distribución de los distintos enclaves logísticos en el territorio regional	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.b. El modelo de implantación del Enclave Logístico Regional	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.c. La superficie total dedicada a infraestructuras de transporte en los distintos enclaves logísticos	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.d. La superficie total dedicada a infraestructuras de logística en los distintos enclaves logísticos	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.e. La superficie total dedicada a infraestructuras de servicios en los distintos enclaves logísticos	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.f. Las inversiones previstas en cada enclave logístico (local /provincial) y en el enclave logístico regional	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.g. El modelo de gestión y organización aplicado en los distintos enclaves logísticos (entidades gestoras)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.h. El modelo de financiación de las inversiones previstas	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.i. La articulación de los mecanismos de financiación del proyecto y de los distintos enclaves logísticos	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.j. El modelo de explotación económica de las instalaciones y servicios (arrendamiento naves, tarifas aparcamiento, alquiler de locales, etc...)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.k. La distribución de la aportación del capital (público - privado)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.l. La composición accionarial de las entidades gestoras de los distintos enclaves logísticos	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.m. Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (SEGURIDAD)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.n. Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (APARCAMIENTOS)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.ñ. Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (ÁREAS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.o. Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (SERVICIOS A VEHÍCULOS)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.p. Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (SERVICIOS ADMINISTRATIVOS)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.q. Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (VIALES)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.r. Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (CENTROS EMPRESARIALES)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.s. Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (ZONA ADUANERA)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.t. Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (ÁREA LOGÍSTICA)	①	②	③	④	⑤ ⑥

CONTINUA

	① poco acertada	② algo acertada	③ correcta	④ totalmente acertada	⑤ no contesta ó ⑥ se desconoce
3.u. Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (PLATAFORMA INTERMODAL /PUERTO SECO) previstos en todos su desarrollos	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.v. Instalaciones y servicios GENERALES de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (ZONA LOGÍSTICO - INDUSTRIAL CON ACCESO AL FERROCARRIL) previstos en todos sus desarrollos	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.w. Servicios AVANZADOS de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (DESARROLLO Y COORDINACIÓN DE LA FORMACIÓN REGIONAL)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.x. Servicios AVANZADOS de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (SOCIEDADES LOGÍSTICAS)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.y. Servicios avanzados de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (CENTRALES DE COMPRA)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.z. Servicios AVANZADOS de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (TELÉFONO DEL TRANSPORTISTA)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.aa. Servicios AVANZADOS de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (FUNDACIÓN REGIONAL)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.ab. Servicios AVANZADOS de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (PROMOCIÓN DE LA INTERMODALIDAD)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.ac. Servicios AVANZADOS de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (VENTANILLA ÚNICA PARA EL TRANSPORTE)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.ad. Servicios AVANZADOS de las infraestructuras recogidas en los enclaves logísticos (CONCENTRACIÓN EMPRESARIAL)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.ae. Desarrollo reglamentario del Modelo CyLOG	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.af. Impacto medio -ambiental del desarrollo del Modelo CyLOG en sus distintos enclaves logísticos (ámbito local /provincial)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.ag. Impacto medio -ambiental del desarrollo del Modelo CyLOG en el enclave logístico regional (central)	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.ah. Los plazos temporales definidos para la ejecución de las inversiones en los distintos enclaves logísticos	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.ai. La figura de la Asociación CyLOG	①	②	③	④	⑤ ⑥
3.aj. La participación de las organizaciones empresariales del sector más representativas	①	②	③	④	⑤ ⑥

OBSERVACIONES: _____

PARTE 4. VALORACIÓN DE LA EVOLUCIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN CASTILLA Y LEÓN (HORIZONTE 2011)

4. Desde un punto de vista sectorial /empresarial ¿Cómo valora, a juicio de su organización, que puede ser la evolución del sector del transporte de mercancías en Castilla y León en los próximos años (horizonte de 2011 /2015)? ¿Y el impacto que sobre el propio sector puede tener la progresiva implantación del Modelo CyLOG en sus desarrollos provinciales, y regional (central)?

	Evolución sectorial (Horizonte 2011)				Influencia del Modelo CyLOG			
	① no es probable	② sí es probable	③ es muy probable	⑤ no contesta ó ⑥ se desconoce	① nula influencia	② alguna influencia	③ mucha influencia	⑤ no contesta ó ⑥ se desconoce
4.a. Paulatina desaparición de empresas de transporte de mercancías por carretera de CyL	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
4.b. Proceso de concentración empresarial en el transporte de mercancías por carretera regional	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
4.c. Paulatino incremento del número medio de vehículos /autorizaciones (tamaño empresarial) entre las empresas de transportes de mercancías por carretera de CyL	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
4.d. Paulatina aparición de nuevas empresas de transportes de mercancías por carretera de CyL	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
4.e. Mayores niveles de especialización en el transporte de mercancías por carretera regional	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
4.f. Paulatina desaparición de operadores de transporte de CyL	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
4.g. Proceso de concentración empresarial entre los operadores de transporte regionales	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
4.h. Paulatino incremento del tamaño medio de las estructuras empresariales entre los operadores de transporte regional	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
4.i. Paulatina aparición de nuevos operadores de transporte regionales	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
4.j. Mayores niveles de especialización entre los operadores de transporte regionales	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
4.k. Paulatina incorporación del transporte por ferrocarril a la red de transporte de mercancías regional	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
4.l. Paulatina incorporación del transporte aéreo a la red de transporte de mercancías regional	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
4.m. Paulatina implantación de la intermodalidad en el transporte de mercancías	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥

OBSERVACIONES: _____

5. Desde un punto de vista económico /empresarial ¿Cómo valora, a juicio de su organización, que puede ser la evolución del sector del transporte de mercancías en Castilla y León en los próximos años (horizonte de 2011 /2015)? ¿Y el impacto que sobre el propio sector puede tener la progresiva implantación del Modelo CyLOG en sus desarrollos provinciales, y regional (central)?

	Evolución sectorial (Horizonte 2011)				Influencia del Modelo CyLOG			
	① no es probable	② sí es probable	③ es muy probable	⑤ no contesta ó ⑥ se desconoce	① nula influencia	② alguna influencia	③ mucha influencia	⑤ no contesta ó ⑥ se desconoce
5.a. Paulatina pérdida de competitividad (empresas de ttes. mercancías por carretera)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
5.b. Paulatino incremento de la competitividad (empresas de ttes. mercancías por carretera)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
5.c. Paulatina disminución de los Km. anuales recorridos (empresas de ttes. mercancías por carretera)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
5.d. Paulatino incremento de los Km. anuales recorridos (empresas de ttes. mercancías por carretera)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
5.e. Paulatina disminución de las Toneladas anuales transportadas (empresas de ttes. mercancías por carretera)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
5.f. Paulatino incremento de las Toneladas anuales transportadas (empresas de ttes. mercancías por carretera)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
5.g. Paulatina disminución de las tarifas aplicadas (empresas de ttes. mercancías por carretera)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
5.h. Paulatino incremento de las tarifas aplicadas (empresas de ttes. mercancías por carretera)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
5.i. Mayores niveles de especialización en los servicios de transporte por carretera prestados (empresas de ttes. mercancías carretera)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
5.j. Paulatina incorporación de servicios avanzados al ttes. de mercancías (agencia, almacenaje, manipulación, depósito, distribución, ...)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
5.k. Paulatina pérdida de competitividad (empresas operadores de ttes.)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
5.l. Paulatino incremento de la competitividad (empresas operadores de ttes.)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
5.m. Paulatina disminución de las Toneladas anuales gestionadas (empresas operadores de ttes.)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
5.n. Paulatino incremento de las Toneladas anuales gestionadas (empresas operadores de ttes.)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
5.ñ. Paulatina disminución de las tarifas aplicadas (empresas operadores de ttes.)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥
5.o. Paulatino incremento de las tarifas aplicadas (empresas operadores de ttes.)	①	②	③	⑤ ⑥	①	②	③	⑤ ⑥

CONTINUA

PARTE 5. VALORACIÓN DEL NIVEL DE DESARROLLO DEL MODELO CYLOG Y COMPROMISO DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE CASTILLA Y LEÓN, EN EL HORIZONTE DE SU EJECUCIÓN TEMPORAL (2015)

7. El horizonte de finalización /ejecución del Modelo CyLOG de infraestructuras complementarias para el transporte y la logística es, el año 2015 ¿Cómo valora, a juicio de su organización, el nivel de desarrollo y compromiso del sector del transporte de mercancías con el Modelo?

	① no es probable	② poco probable	③ sí es probable	④ es muy probable	⑤ no contesta ó se desconoce
7.a. Se habrán desarrollado el 100% de los enclaves logísticos previstos a nivel local /provincial	①	②	③	④	⑤ ⑥
7.b. Se habrán desarrollado el 75% de los enclaves logísticos previstos a nivel local /provincial	①	②	③	④	⑤ ⑥
7.c. El Modelo de Enclave Logístico Regional estará ejecutado al 100%	①	②	③	④	⑤ ⑥
7.d. El Modelo de Enclave Logístico Regional estará ejecutado al 75%	①	②	③	④	⑤ ⑥
7.e. El nivel de ocupación de las superficies destinadas a instalaciones y servicios básicos (vigilancia y seguridad, zona pública y comercial, aparcamiento, servicios a vehículos, edificio administrativo, etc..) alcanzará al 100%	①	②	③	④	⑤ ⑥
7.f. El nivel de ocupación de las superficies destinadas a instalaciones y servicios básicos (vigilancia y seguridad, zona pública y comercial, aparcamiento, servicios a vehículos, edificio administrativo, etc..) alcanzará el 75%	①	②	③	④	⑤ ⑥
7.g. El nivel de ocupación de las superficies destinadas a instalaciones y servicios básicos (vigilancia y seguridad, zona pública y comercial, aparcamiento, servicios a vehículos, edificio administrativo, etc..) alcanzará el 50%	①	②	③	④	⑤ ⑥
7.h. El nivel de ocupación de las superficies destinadas a la logística alcanzará al 100%	①	②	③	④	⑤ ⑥
7.i. El nivel de ocupación de las superficies destinadas a la logística alcanzará al 75%	①	②	③	④	⑤ ⑥
7.j. El nivel de ocupación de las superficies destinadas a la logística alcanzará al 50%	①	②	③	④	⑤ ⑥
7.K. El nivel de ocupación de las superficies destinadas a los servicios a las empresas alcanzará al 100%	①	②	③	④	⑤ ⑥
7.l. El nivel de ocupación de las superficies destinadas a los servicios a las empresas alcanzará al 75%	①	②	③	④	⑤ ⑥
7.m. El nivel de ocupación de las superficies destinadas a los servicios a las empresas alcanzará al 25%	①	②	③	④	⑤ ⑥
7.n. Los servicios avanzados del Modelo CyLOG (formación regional, centrales de compras, nuevas tecnologías y trazabilidad, sociedades logísticas, teléfono del transportista, fundación regional o la Ventanilla única del transporte) estarán desarrollados en un porcentaje superior al 50%	①	②	③	④	⑤ ⑥
7.ñ. Los servicios avanzados del Modelo CyLOG (formación regional, centrales de compras, nuevas tecnologías y trazabilidad, sociedades logísticas, teléfono del transportista, fundación regional o la Ventanilla única del transporte) estarán desarrollados en un porcentaje inferior al 50%	①	②	③	④	⑤ ⑥

CONTINUA

PARTE 6. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS ORDINARIAS Y COMPLEMENTARIAS

8. Identificación de las necesidades del sector del transporte de mercancías en materia de infraestructuras ordinarias y complementarias.

Estructuras e Infraestructuras
de la red viaria:

Centros y terminales de transporte:

Modelo de gestión empresarial:

TIC (nuevas tecnologías):

Empleo:

Formativas:

CONTINUA

Normativas /sancionadoras:

Informativas:

Otras:

PARTE 7. IDENTIFICACIÓN DE VENTAJAS Y DESVENTAJAS DEL MODELO CYLOG DE INFRAESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS PARA EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA. DAFO

9. Identificación de ventajas y desventajas del Modelo CyLOG de infraestructuras complementarias del transporte y la logística de Castilla y León. Análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades).

Enumere al menos tres

Ventajas del Modelo:

Desventajas del Modelo:

Debilidades del Modelo:

Amenazas del Modelo:

Fortalezas del Modelo:

Oportunidades del Modelo:

OBSERVACIONES:

CUESTIONARIO A EMPRESAS (CNAE93: 6024. ttes. mercancías por carretera):

Código (dejar en blanco) Encuestador: _____

Buenos días / tardes, estamos tomando datos para la realización de un estudio sectorial sobre el transporte de mercancías en Castilla y León para CECALE (Confederación de Organizaciones Empresariales de Castilla y León). El objetivo perseguido es analizar la situación del sector del transporte de mercancías (especialmente por carretera) de Castilla y León, sus perspectivas de futuro y evolución, así como el previsible impacto de la implantación del Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística para Castilla y León, puesto en marcha por la Junta de Castilla y León.

El secreto de estos datos está amparado por la Ley Orgánica 15/1999 de 13 de diciembre de protección de datos de carácter personal. Le garantizamos la confidencialidad de la información que nos proporcionen y en ningún caso se hará pública de forma individual.

FICHA DE EMPRESA

RAZÓN SOCIAL:	
Nombre / sigla comercial:	
DIRECCIÓN	CP
LOCALIDAD	PROVINCIA
TELÉFONO CONTACTO	FAX
CORREO ELECTRÓNICO	PÁGINA WEB
Grupo de ACTIVIDAD	<input type="checkbox"/> CNAE93: 6024. Transporte de mercancías por carretera (IAE 722) 1 <input type="checkbox"/> Pesado 2 <input type="checkbox"/> Ligero
ACTIVIDAD PRINCIPAL	1 <input type="checkbox"/> Transporte nacional 2 <input type="checkbox"/> Transporte internacional 3 <input type="checkbox"/> Sin asalariados 4 <input type="checkbox"/> De 10 a 19 asalariados 5 <input type="checkbox"/> De 1 a 9 asalariados 6 <input type="checkbox"/> De 20 ó más asalariados
TAMAÑO DE LA EMPRESA (por número de trabajadores)	
TAMAÑO DE LA EMPRESA (por número de vehículos)	 nº de camiones (rígidos): (indicar número)  nº de semirremolques: (indicar número)  nº de remolques: (indicar número)  nº de cabezas tractoras: (indicar número)
PERSONA /s ENTREVISTADA /s
Fecha realización encuesta	

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD / PERSPECTIVAS DE FUTURO

1.- Desde el momento de inicio de la actividad, como transporte de mercancías por carretera, hasta el año 2007 ¿Cómo ha evolucionado la misma? (respuesta múltiple)

- 1.1. La actividad de la empresa sigue siendo única y exclusivamente la de transporte de mercancías por carretera:
 - 1.1.1. sin variación de la tipología de carga transportada
 - 1.1.2. sin embargo se ha diversificado la tipología de la carga transportada
- 1.2. La actividad del transporte de mercancías por carretera se ha complementado con servicios de **agencia** /gestión de **transporte** (organización de transporte de mercancías)
- 1.3. La actividad del transporte de mercancías por carretera se ha complementado con **servicios** de **almacenamiento** y **manipulación** de cargas de los clientes.
 - 1.3.1. manipulación y depósito
 - 1.3.2. depósito y almacenamiento
- 1.4. Otra evolución (indicar):
- 1.5. Ns/Nc

2.- En cuanto a las expectativas de su actividad (horizonte 2008-2009) ¿Cómo cree que será su evolución? (respuesta múltiple)

- 2.1. La actividad de la empresa seguirá siendo única y exclusivamente la de transporte de mercancías por carretera:
 - 2.1.1. sin variación de la carga transportada
 - 2.1.2. sin embargo se pretende diversificar la tipología de la carga transportada
- 2.2. La actividad del transporte de mercancías por carretera se quiere complementar con servicios de **agencia** /gestión de **transporte** (organización de transporte de mercancías)
- 2.3. La actividad del transporte de mercancías por carretera se quiere complementar con **servicios** de **almacenamiento** y **manipulación** de cargas de los clientes.
 - 2.3.1. manipulación y depósito
 - 2.3.2. depósito y almacenamiento
- 2.4. Otra evolución (indicar):
- 2.5. Ns/Nc

SUPERFICIE DE LA ACTIVIDAD / INSTALACIONES

3.- El Centro de trabajo de la empresa se encuentra **ubicado** en:

- 3.1. Polígono Industrial
- 3.2. Área urbana
- 3.3. Centro / Terminal de transportes
- 3.4. No se dispone de centro de trabajo ó bien el centro de trabajo es el **domicilio personal** (Pasar a P 5):
- 3.5. Otros (indicar): _____
- 3.6. Ns/Nc

4.- En caso de que la empresa disponga de Centro de trabajo, como tal, ¿las instalaciones disponen de? (indicar en m²):

- 4.1. **Total** _____ m²
- 4.2. Oficina _____ m²
- 4.3. Aparcamiento de vehículos _____ m²
- 4.4. Zona de servicios (lavadero, etc...) _____ m²
- 4.5. Zona de Almacén /logística _____ m²
- 4.6. Otros (indicar): _____ m²
- 4.7. Ns/Nc

5.- ¿Cuáles **son las necesidades de ampliación de la superficie del Centro de Trabajo**, en el caso de que ésta exista? (indicar en m²):

- 5.1. **Sí**, existen necesidades de ampliación
 - 5.1.1. **Total** _____ m²
 - 5.1.2. Oficina _____ m²
 - 5.1.3. Aparcamiento de vehículos _____ m²
 - 5.1.4. Zona de servicios (lavadero, etc...) _____ m²
 - 5.1.5. Zona de Almacén / logística _____ m²
 - 5.1.6. Otros (indicar): _____ m²
 - 5.1.7. Ns/nc
- 5.2. **No** existen necesidades de ampliación
- 5.3. Ns/Nc

6.- ¿Existe intención en la empresa de trasladar su ubicación a un nuevo centro de trabajo?

- 6.1. **Sí**
 - ¿Cómo? _____
 - 6.1.1. En alquiler
 - 6.1.2. En propiedad
 - ¿Dónde?
 - 6.1.3. Polígono Industrial / parque empresarial
 - 6.1.4. Centro de transporte / Terminal de transporte
 - 6.1.4.1. En **alguno** de los enclaves logísticos desarrollados en la provincia
 - 6.1.4.2. En **ninguno** de los enclaves logísticos desarrollados en la provincia
 - 6.1.5. Otros (indicar): _____
 - 6.1.6. Ns/Nc
- 6.2. No
- 6.3. Ns/Nc

NIVEL DE CONOCIMIENTO DEL MODELO CYLOG

7.- Desde la Junta de Castilla y León, Consejería de Fomento y su Dirección General de Transportes, se viene desarrollando desde el año 2005 el denominado **Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias** para el Transporte y la Logística de Castilla y León. Si es tan amable, nos podría indicar ¿Si conocía, antes de esta entrevista, de la existencia de dicho MODELO de infraestructuras complementarias del transporte y la logística (CyLOG)?

- 7.1. **Sí he oído hablar** del Modelo CyLOG (opciones múltiples)
 - 7.1.1. a través de publicaciones en medios de comunicación (pasar a la pregunta 8)
 - 7.1.2. a través de circulares y reuniones de la asociación a la que pertenezco (pasar a la pregunta 8)
 - 7.1.3. por referencia de compañeros del sector (pasar a la pregunta 8)
- 7.2. **No he oído hablar, hasta hoy del Modelo CyLOG** (pasar a la pregunta 12)
- 7.3. Ns/Nc

8.- **Sólo para aquellos que sí conocen** de la existencia del Modelo CyLOG. ¿Mí nivel de conocimiento alcanza a? (respuesta múltiple)

- 8.1. El **modelo** de desarrollo **geográfico, ubicación** de los **enclaves logísticos** o centros de transporte locales / provinciales y del enclave logístico regional, así como la superficie destinada para sus desarrollos
- 8.2. La **inversión prevista** y forma de financiación de la misma
- 8.3. El modelo de desarrollo de las **infraestructuras**:
 - 8.3.1. Instalaciones y servicios básicos para el transporte: aparcamientos, servicios a vehículos, áreas de mantenimiento, zona de descanso, zonas administrativas, etc...
 - 8.3.2. Infraestructuras y servicios básicos para la logística: área logística, zona aduanera, centro empresarial, etc...
 - 8.3.3. Plataforma intermodal y puerto seco
 - 8.3.4. Zona logístico - industrial con acceso al ferrocarril
 - 8.3.5. Servicios avanzados: formación regional, central de compras, teléfono del transportista, fundación regional, ventanilla única del transportista, etc...
- 8.4. El modelo de distribución del capital social y participación del sector
- 8.5. **He oído hablar del Modelo CyLOG pero no conozco ni su planificación, ni su desarrollo** (pasar a pregunta 12)
- 8.6. Ns/Nc

COMPETITIVIDAD /CLIMA EMPRESARIAL

15.- (A Todos) A su juicio, ¿Cómo cree que **evolucionará la competitividad** de su empresa en los próximos años (**horizonte 2008 /2009**)? Y ¿Que influencia puede tener la progresiva implantación de un Modelo de Infraestructuras complementarias para el Ttes. y la Logística, como el propuesto por la Junta de Castilla y León, en el caso de poder valorar dicho impacto?

	Estimación (2008 /2009)	Indicar porcentaje en el caso de poder estimarlo					Influencia previsible del Modelo CyLOG proyectado
15.1. <input type="checkbox"/> Ventas anuales	15.1.1. <input type="checkbox"/> aumentaran 15.1.2. <input type="checkbox"/> seguirán igual 15.1.3. <input type="checkbox"/> disminuirán 15.1.4. <input type="checkbox"/> Ns /Nc	1 <input type="checkbox"/> 0 /4%	2 <input type="checkbox"/> 4 /8%	3 <input type="checkbox"/> 8 /12%	4 <input type="checkbox"/> más de un 12%	5 <input type="checkbox"/> Ns /nc	1 <input type="checkbox"/> nula influencia 2 <input type="checkbox"/> alguna influencia 3 <input type="checkbox"/> mucha influencia 4 <input type="checkbox"/> Ns/Nc
15.2. <input type="checkbox"/> Tarifas aplicadas (€ /km. recorrido)	15.2.1. <input type="checkbox"/> aumentaran 15.2.2. <input type="checkbox"/> seguirán igual 15.2.3. <input type="checkbox"/> disminuirán 15.2.4. <input type="checkbox"/> Ns /Nc	1 <input type="checkbox"/> 0 /4%	2 <input type="checkbox"/> 4 /8%	3 <input type="checkbox"/> 8 /12%	4 <input type="checkbox"/> más de un 12%	5 <input type="checkbox"/> Ns /nc	1 <input type="checkbox"/> nula influencia 2 <input type="checkbox"/> alguna influencia 3 <input type="checkbox"/> mucha influencia 4 <input type="checkbox"/> Ns/Nc
15.3. <input type="checkbox"/> Km. anuales recorridos	15.3.1. <input type="checkbox"/> aumentaran 15.3.2. <input type="checkbox"/> seguirán igual 15.3.3. <input type="checkbox"/> disminuirán 15.3.4. <input type="checkbox"/> Ns /Nc	1 <input type="checkbox"/> 0 /4%	2 <input type="checkbox"/> 4 /8%	3 <input type="checkbox"/> 8 /12%	4 <input type="checkbox"/> más de un 12%	5 <input type="checkbox"/> Ns /nc	1 <input type="checkbox"/> nula influencia 2 <input type="checkbox"/> alguna influencia 3 <input type="checkbox"/> mucha influencia 4 <input type="checkbox"/> Ns/Nc
15.4. <input type="checkbox"/> % Km. recorridos anualmente con carga	15.4.1. <input type="checkbox"/> aumentaran 15.4.2. <input type="checkbox"/> seguirán igual 15.4.3. <input type="checkbox"/> disminuirán 15.4.4. <input type="checkbox"/> Ns /Nc	1 <input type="checkbox"/> 0 /4%	2 <input type="checkbox"/> 4 /8%	3 <input type="checkbox"/> 8 /12%	4 <input type="checkbox"/> más de un 12%	5 <input type="checkbox"/> Ns /nc	1 <input type="checkbox"/> nula influencia 2 <input type="checkbox"/> alguna influencia 3 <input type="checkbox"/> mucha influencia 4 <input type="checkbox"/> Ns/Nc
15.5. <input type="checkbox"/> Toneladas anuales transportadas	15.5.1. <input type="checkbox"/> aumentaran 15.5.2. <input type="checkbox"/> seguirán igual 15.5.3. <input type="checkbox"/> disminuirán 15.5.4. <input type="checkbox"/> Ns /Nc	1 <input type="checkbox"/> 0 /4%	2 <input type="checkbox"/> 4 /8%	3 <input type="checkbox"/> 8 /12%	4 <input type="checkbox"/> más de un 12%	5 <input type="checkbox"/> Ns /nc	1 <input type="checkbox"/> nula influencia 2 <input type="checkbox"/> alguna influencia 3 <input type="checkbox"/> mucha influencia 4 <input type="checkbox"/> Ns/Nc
15.6. <input type="checkbox"/> Estructura de costes operativos de la actividad (€ /km. recorrido)	15.6.1. <input type="checkbox"/> aumentaran 15.6.2. <input type="checkbox"/> seguirán igual 15.6.3. <input type="checkbox"/> disminuirán 15.6.4. <input type="checkbox"/> Ns /Nc	1 <input type="checkbox"/> 0 /4%	2 <input type="checkbox"/> 4 /8%	3 <input type="checkbox"/> 8 /12%	4 <input type="checkbox"/> más de un 12%	5 <input type="checkbox"/> Ns /nc	1 <input type="checkbox"/> nula influencia 2 <input type="checkbox"/> alguna influencia 3 <input type="checkbox"/> mucha influencia 4 <input type="checkbox"/> Ns/Nc

16.- (A Todos) Indíquenos el **nivel de importancia** de los **siguientes factores que se cree que condicionaran la futura evolución de la actividad del transporte** de mercancías por carretera de Castilla y León? (indicando del 1 al 5 el valor que se otorga de muy poco importante a muy importante)

	Muy poco importante	Poco importante	Ni poco ni mucho	Importante	Muy importante	Ns /nc
16.1. <input type="checkbox"/> Concentración empresarial	1	2	3	4	5	6
16.2. <input type="checkbox"/> Mayores niveles de especialización	1	2	3	4	5	6
16.3. <input type="checkbox"/> Progresiva desaparición de la figura del autónomo - autopatrón	1	2	3	4	5	6
16.4. <input type="checkbox"/> Regulación normativa del sector	1	2	3	4	5	6
16.5. <input type="checkbox"/> Gasóleo profesional	1	2	3	4	5	6
16.6. <input type="checkbox"/> Progresiva incorporación de la intermodalidad en el transporte de mercancías	1	2	3	4	5	6
16.7. <input type="checkbox"/> Mayores niveles de competencia (aparición de empresas exteriores)	1	2	3	4	5	6
16.8. <input type="checkbox"/> Otros (indicar)						

_____	1	2	3	4	5	6

17.- Análisis de competitividad de la empresa de transporte de mercancías por carretera regional sectorial

Nº de vehículos / autorizaciones	Kilómetros anuales /vehículo	% Km. recorridos con carga	Tarifa aplicada (aprox. € /km. recorrido)
Nº de vehículos / autorizaciones: _____			
17.2. <input type="checkbox"/> Ns/Nc			

18.- Aproximación a la cifra de negocios / facturación anual de la empresa:

- 18.1. Sí la conozco: (indicar) _____ €
- 18.1.1. 75.000 € o menos
 - 18.1.2. Entre 75.001 € y 150.000 €
 - 18.1.3. Entre 150.001 € y 300.000 €
 - 18.1.4. Entre 300.001 € y 600.000 €
 - 18.1.5. Entre 600.001 y 1.200.000 €
 - 18.1.6. Entre 1.200.001 € y 2.400.000 €
 - 18.1.7. Entre 2.400.001 € y 4.800.000 €
 - 18.1.8. 4.800.000 € o más
- 18.2. No la conozco
- 18.3. Ns/Nc

19.- Tiene previsto **incrementar el número medio de vehículos / autorizaciones** en la empresa a corto-medio plazo (2008-2009) incrementando el tamaño de la empresa?

- 19.1. Sí (indicar nº): _____
- 19.2. No
- 19.3. Ns/Nc

OBSERVACIONES

MUCHAS GRACIAS POR LA ATENCIÓN PRESTADA

**CUESTIONARIO A EMPRESAS (CNAE93: 6311. manipulación y depósito de mercancías
CNAE93: 6312. depósito y almacenamiento
CNAE93: 6340. organización del tte. de mercancías):**

Código (dejar en blanco) Encuestador: _____

Buenos días / tardes, estamos tomando datos para la realización de un estudio sectorial sobre el transporte de mercancías en Castilla y León para CECALE (Confederación de Organizaciones Empresariales de Castilla y León). El objetivo perseguido es analizar la situación del sector del transporte de mercancías (especialmente por carretera) de Castilla y León, sus perspectivas de futuro y evolución, así como el previsible impacto de la implantación del Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística para Castilla y León, puesto en marcha por la Junta de Castilla y León.

El secreto de estos datos está amparado por la Ley Orgánica 15/1999 de 13 de diciembre de protección de datos de carácter personal. Le garantizamos la confidencialidad de la información que nos proporcionen y en ningún caso se hará pública de forma individual.

FICHA DE EMPRESA

RAZÓN SOCIAL:		
Nombre /sigla comercial:		
OBSERVACIONES A LA ACTIVIDAD DE LA EMPRESA	
DIRECCIÓN		CP
LOCALIDAD		PROVINCIA
TELÉFONO CONTACTO		FAX
CORREO ELECTRÓNICO		PÁGINA WEB
ACTIVIDAD	1. <input type="checkbox"/> CNAE93: 6024. Transporte de mercancías por carretera (IAE 722) 1.1. <input type="checkbox"/> TOTAL Pesado (+ 3.500 Kg.): 1.2. <input type="checkbox"/> Pesado (+ 3.500 Kg.) nº vehículos propios: 1.3. <input type="checkbox"/> Pesado (+ 3.500 Kg.) nº vehículos subcontratados: 1.4. <input type="checkbox"/> TOTAL Ligero (- 3.500 Kg.): 1.5. <input type="checkbox"/> Ligero (- 3.500 Kg.) nº vehículos propios: 1.6. <input type="checkbox"/> Ligero (- 3.500 Kg.) nº vehículos subcontratados:	2. <input type="checkbox"/> CNAE93: 6311. Manipulación y depósito de mercancías (IAE 7516) 2.1. <input type="checkbox"/> servicios de carga y descarga de mercancías CNAE93: 6312. Depósito y almacenamiento (IAE 754) 3. <input type="checkbox"/> 3.1. <input type="checkbox"/> Almacenes frigoríficos 3.2. <input type="checkbox"/> Silos y otros almacenes de granos 3.3. <input type="checkbox"/> Deposito y almacenamiento de mercancías CNAE93: 6340. Organización del transporte de mercancías (AE 756) 4. <input type="checkbox"/> 4.1. <input type="checkbox"/> Agencia de transporte y transitarios 4.2. <input type="checkbox"/> Otros servicios de mediación del transporte
	TAMAÑO DE LA EMPRESA (por número de trabajadores)	1. <input type="checkbox"/> Sin asalariados 2. <input type="checkbox"/> De 1 a 9 asalariados (.....)
PERSONA ENTREVISTADA	
CARGO	
Fecha realización encuesta	

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD / PERSPECTIVAS DE FUTURO

1.- ¿Como ha evolucionado la empresa desde el momento de inicio de la actividad, hasta hoy (año 2007)? (respuesta múltiple)

- 1.1. La actividad de la empresa en su origen fue el transporte de mercancías por carretera, evolucionando a operador de transporte, como **agencia de transporte**, sin llegar a prestar servicios de almacenamiento y manipulación de cargas de los clientes:
 - 1.1.1. de carga completa
 - 1.1.2. de carga fraccionada
- 1.2. La actividad de la empresa en su origen fue el transporte de mercancías por carretera, evolucionando a operador de transporte, **no solo como agencia, sino como operador logístico**, llegando a prestar servicios de almacenamiento y manipulación de cargas de los clientes:
 - 1.2.1. de carga completa
 - 1.2.2. de carga fraccionada
 - 1.2.3. manipulación y depósito
 - 1.2.3. depósito y almacenamiento
- 1.3. La actividad de la empresa fue en su origen la de operador de transporte, como **agencia de transporte**, sin llegar a prestar servicios de almacenamiento y manipulación de cargas de los clientes
 - 1.3.1. de carga completa
 - 1.3.2. de carga fraccionada
- 1.4. La actividad de la empresa fue en su origen la de operador de transporte, no solo como agencia de transporte, sino como **operador logístico**, llegando a prestar servicios de almacenamiento y manipulación de cargas de los clientes:
 - 1.4.1. de carga completa
 - 1.4.2. de carga fraccionada
 - 1.4.3. manipulación y depósito
 - 1.4.4. depósito y almacenamiento
- 1.5. Otra evolución (indicar):
- 1.6. Ns/Nc

2.- ¿Cuál es la **tipología de las actividades ofertadas por los operadores de transporte?** (respuesta múltiple)

- | | |
|---|--|
| 2.1. <input type="checkbox"/> Carga completa | 2.5. <input type="checkbox"/> Manipulación |
| 2.2. <input type="checkbox"/> Carga fraccionada | 2.6. <input type="checkbox"/> Mensajería |
| 2.3. <input type="checkbox"/> Distribución | 2.7. <input type="checkbox"/> Gestión de stoks |
| 2.4. <input type="checkbox"/> Almacenaje | 2.8. <input type="checkbox"/> Otras (indicar): |

3.- En cuanto a las **expectativas de su actividad** (horizonte 2008-2009) ¿Cómo cree que será su evolución? (respuesta múltiple)

- 3.1. La actividad de la empresa **seguirá siendo la misma:**
- 3.2. A la actividad de la empresa **se la quiere complementar con la incorporación de nuevos servicios:**
- 3.2.1. agencia de transporte de carga completa, con la incorporación de servicios de almacenamiento de cargas
 - 3.2.2. agencia de transporte de carga completa, con la incorporación de servicios de manipulación de cargas
 - 3.2.3. agencia de transporte de carga fraccionada, con la incorporación de servicios de almacenamiento de cargas
 - 3.2.4. agencia de transporte de carga fraccionada, con la incorporación de servicios de manipulación de cargas
 - 3.2.5. agencia /operador logístico, con la incorporación de nuevos servicios avanzados como (indicar):
.....
.....
.....
- 3.3. Otra evolución (indicar):
- 3.4. Ns/Nc

SUPERFICIE DE LA ACTIVIDAD / INSTALACIONES

4.- El Centro de trabajo de la empresa se encuentra **ubicado** en:

- 4.1. Polígono Industrial
- 4.2. Área urbana
- 4.3. Centro / Terminal de transportes
- 4.4. Otros (indicar):
- 4.5. Ns/Nc

5.- Las instalaciones se disponen:

- 5.1. En propiedad
- 5.2. En alquiler
- 5.3. Otros (indicar):
- 5.4. Ns/Nc

6.- En caso de que la empresa disponga de Centro de trabajo, como tal, ¿las instalaciones disponen de? (indicar en m²):

- | | |
|--|----------------------|
| 6.1. <input type="checkbox"/> Total | _____ m ² |
| 6.2. <input type="checkbox"/> Oficina | _____ m ² |
| 6.3. <input type="checkbox"/> Muelle de carga y descarga | _____ m ² |
| 6.4. <input type="checkbox"/> Aparcamiento de vehículos | _____ m ² |
| 6.5. <input type="checkbox"/> Zona de Almacén /logística | _____ m ² |
| 6.6. <input type="checkbox"/> Zona de servicios para el transporte | _____ m ² |
| 6.7. <input type="checkbox"/> Zona de servicios para la logística | _____ m ² |
| 6.8. <input type="checkbox"/> Otros (indicar): | _____ m ² |
| 6.9. <input type="checkbox"/> Ns/Nc | |

7.- ¿Cuáles **son las necesidades de ampliación de la superficie del Centro de Trabajo**, en el caso de que ésta exista? (indicar en m²):

- 7.1. **Sí**, existen necesidades de ampliación
- 7.1.1. Total _____ m²
 - 7.1.2. Oficina _____ m²
 - 7.1.3. Muelle de carga y descarga _____ m²
 - 7.1.4. Aparcamiento de vehículos _____ m²
 - 7.1.5. Zona de Almacén /logística _____ m²
 - 7.1.6. Zona de servicios para el transporte _____ m²
 - 7.1.7. Zona de servicios para la logística _____ m²
 - 7.1.8. Otros (indicar): _____ m²
 - 7.1.9. Ns/Nc
- 7.2. **No** existen necesidades de ampliación
- 7.3. Ns/Nc

8.- ¿Existe intención en la empresa de trasladar su ubicación a un nuevo centro de trabajo?

- 8.1. **Sí** → ¿Cómo? → 8.1.1. En alquiler
- 8.1.2. En propiedad
- ¿Dónde? → 8.1.3. Polígono Industrial / parque empresarial
- 8.1.4. Centro de transporte / Terminal de transporte
- 8.1.4.1. En **alguno** de los enclaves logísticos desarrollados en la provincia
 - 8.1.4.2. En **ninguno** de los enclaves logísticos desarrollados en la provincia
- 8.1.5. Otros (indicar):
- 8.1.6. Ns/Nc
- 8.2. No
- 8.3. Ns/Nc

NIVEL DE CONOCIMIENTO DEL MODELO CYLOG

9.- Desde la Junta de Castilla y León, Consejería de Fomento y su Dirección General de Transportes, se viene desarrollando desde el año 2005 el denominado **Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias** para el Transporte y la Logística de Castilla y León. Si es tan amable, nos podría indicar ¿Si conocía, antes de esta entrevista, de la existencia de dicho MODELO de infraestructuras complementarias del transporte y la logística (CyLOG)?

- 9.1. **Si he oído hablar** del Modelo CyLOG (opciones múltiples)
 - 9.1.1. a través de publicaciones en medios de comunicación (pasar a la pregunta 10)
 - 9.1.2. a través de circulares y reuniones de la asociación a la que pertenezco (pasar a la pregunta 10)
 - 9.1.3. por referencia de compañeros del sector (pasar a la pregunta 10)
 - 9.1.4. por contacto directo con el proyecto, reuniones con los promotores, etc... (pasar a la pregunta 10)
- 9.2. **No he oído hablar, hasta hoy del Modelo CyLOG** (pasar a la pregunta 14)
- 9.3. Ns/Nc

10.- **Sólo para aquellos que sí conocen** de la existencia del Modelo CyLOG. ¿Mí nivel de conocimiento alcanza a? (respuesta múltiple)

- 10.1. El modelo de desarrollo geográfico, ubicación de los enclaves logísticos o centros de transporte locales / provinciales y del enclave logístico regional, así como la superficie destinada para sus desarrollos
- 10.2. La inversión prevista y forma de financiación de la misma
- 10.3. El modelo de desarrollo de las infraestructuras:
 - 10.3.1. Instalaciones y servicios básicos para el transporte: aparcamientos, servicios a vehículos, áreas de mantenimiento, zona de descanso, zonas administrativas, etc...
 - 10.3.2. Infraestructuras y servicios básicos para la logística: área logística, zona aduanera, centro empresarial, etc...
 - 10.3.3. Plataforma intermodal y puerto seco
 - 10.3.4. Zona logístico - industrial con acceso al ferrocarril
 - 10.3.5. Servicios avanzados: formación regional, central de compras, teléfono del transportista, fundación regional, ventanilla única del transportista, etc...
- 10.4. El modelo de distribución del capital social y participación del sector
- 10.4. **He oído hablar del Modelo CyLOG pero no conozco ni su planificación, ni su desarrollo** (pasar a pregunta 14)
- 10.5. Ns/Nc

11.- **Sólo para aquello que sí conocen** de la existencia del proyecto de Modelo CyLOG de infraestructuras para el transporte y la logística de Castilla y León. Desde el punto de vista de la actividad de operador de transporte ¿Cómo lo valora?

- 11.1. **De forma muy positiva.** Aporta soluciones a las necesidades tradicionalmente demandadas por los operadores de transporte y operadores logísticos
- 11.2. **De forma positiva.** Aporta soluciones a alguna de las necesidades demandadas por los operadores de transporte y operadores logísticos, pero no a todas
- 11.3. **Ni de forma positiva ni de forma negativa.** No veo el valor añadido para los operadores de transporte y operadores logísticos en el Modelo CyLOG
- 11.4. **De forma negativa.** No aporta soluciones concretas para la actividad de los operadores de transporte y operadores logísticos, sino solo para unos pocos
- 11.5. **De forma muy negativa.** No solamente no aporta valor alguno para los operadores de transporte y operadores logísticos, sino que además supondrá una pérdida de competitividad del mismo.
- 11.6. **No lo conozco para poder llegar a valorarlo.** (pasar a pregunta 14)
- 11.7. Ns/Nc

12.- **Sólo para aquellos que sí conocen** de la existencia del proyecto de Modelo CyLOG. Nos podría indicar ¿Cuáles son sus principales ventajas y desventajas en el caso de poder identificarlas?

VENTAJAS	DESVENTAJAS
12.2. <input type="checkbox"/> Ninguna	12.2. <input type="checkbox"/> Ninguna
12.3. <input type="checkbox"/> Ns/Nc	12.3. <input type="checkbox"/> Ns/Nc

13.- **Sólo para aquellos que sí conocen** la existencia del proyecto de Modelo CyLOG. Como empresario del sector del transporte de mercancías, ¿Cómo valora, en una escala del 1 (muy negativa) al 5 (muy positiva), la **intervención de la Administración** Regional (directa ó indirectamente), en la gestión, control, coordinación, desarrollo y ejecución de las distintas etapas de desarrollo del Modelo CyLOG de infraestructuras para el transporte y la logística de Castilla y León

	Muy negativa	Negativa	Ni positiva, ni negativa	Positiva	Muy positiva	No sabe	No contesta
13.1. <input type="checkbox"/> Diseño, planificación y desarrollo del Modelo de Infraestructuras complementarias del transporte y de la Logística de CyL Ubicación /implantación geográfica de los enclaves. Infraestructuras y servicios para el transporte (aparcamientos, surtidores, etc...) Infraestructuras para la logística (zona aduanera, área logística, etc...) Intermodalidad	1	2	3	4	5	6	7
13.2. <input type="checkbox"/> Diseño, planificación y desarrollo del Modelo de Servicios Avanzados para el Transporte y la Logística. Formación Regional Centrales de Compras; Teléfono del transportista; Ventanilla Única del Transporte, etc... Planificación y desarrollo de la formación regional para el transporte	1	2	3	4	5	6	7

14.- Desde la UE y sus países miembros, caso de España, se viene propugnando por la progresiva implantación de la intermodalidad como una de las soluciones en el proceso de descongestión de las carreteras europeas y de modernización del sector del transporte de mercancías. A su juicio ¿Cómo cree que puede afectar al transporte de mercancías regional?

- 14.1. **De forma muy positiva.** ¿Por qué? (justificar la respuesta) _____
 14.2. **De forma positiva.** ¿Por qué? (justificar la respuesta) _____
 14.3. **Ni de forma positiva ni de forma negativa.** ¿Por qué? (justificar la respuesta) _____
 14.4. **De forma negativa.** ¿Por qué? (justificar la respuesta) _____
 14.5. **De forma muy negativa.** ¿Por qué? (justificar la respuesta) _____
 14.6. Ns/Nc _____

ESTRUCTURA SOCIO-LABORAL

15.- ¿Nos podría indicar cuál es la estructura actual de la plantilla de la empresa?, ¿Cual fue en el año 2006? y ¿Cuál es la distribución del número de trabajadores por área de actividad empresarial?

Plantilla en el ejercicio	Año 2007						TOTAL	% total trabajadores fijos	Año 2006
	Gerencia /Administración	Conducción /Transporte	Logística /Almacén	Taller	Otros				
15.1. Personal asalariado									

16.- ¿Existe previsión dentro de la empresa de incorporar a la plantilla, trabajadores en un futuro próximo, corto plazo (espacio temporal de un año)? y ¿en que número?

- TOTAL**
- 16.1. Sí _____
 16.2. No _____
 16.2.1. Desaparición de puestos de trabajo _____
 16.3. Ns/Nc _____

COMPETITIVIDAD /CLIMA EMPRESARIAL

17.- **(A Todos)** A su juicio, ¿Cómo cree que **evolucionará la competitividad** de su empresa en los próximos años (**horizonte 2008 /2009**)? Y ¿Que influencia puede tener la progresiva implantación de un Modelo de Infraestructuras complementarias para el Ttes. y la Logística, como el propuesto por la Junta de Castilla y León, en el caso de poder valorar dicho impacto?

	Estimación (2008 /2009)	Indicar porcentaje en el caso de poder estimarlo					Influencia previsible del Modelo CyLOG proyectado
		1 <input type="checkbox"/> 0 /4%	2 <input type="checkbox"/> 4 /8%	3 <input type="checkbox"/> 8 /12%	4 <input type="checkbox"/> más de un 12%	5 <input type="checkbox"/> Ns /nc	
17.1. <input type="checkbox"/> Ventas anuales	17.1.1. <input type="checkbox"/> aumentaran 17.1.2. <input type="checkbox"/> seguirán igual 17.1.3. <input type="checkbox"/> disminuirán 17.1.4. <input type="checkbox"/> Ns /Nc	1 <input type="checkbox"/> 0 /4%	2 <input type="checkbox"/> 4 /8%	3 <input type="checkbox"/> 8 /12%	4 <input type="checkbox"/> más de un 12%	5 <input type="checkbox"/> Ns /nc	1 <input type="checkbox"/> nula influencia 2 <input type="checkbox"/> alguna influencia 3 <input type="checkbox"/> mucha influencia 4 <input type="checkbox"/> Ns/Nc
17.2. <input type="checkbox"/> Tarifas aplicadas (€ /km. recorrido // € /palet, etc...)	17.2.1. <input type="checkbox"/> aumentaran 17.2.2. <input type="checkbox"/> seguirán igual 17.2.3. <input type="checkbox"/> disminuirán 17.2.4. <input type="checkbox"/> Ns /Nc	1 <input type="checkbox"/> 0 /4%	2 <input type="checkbox"/> 4 /8%	3 <input type="checkbox"/> 8 /12%	4 <input type="checkbox"/> más de un 12%	5 <input type="checkbox"/> Ns /nc	1 <input type="checkbox"/> nula influencia 2 <input type="checkbox"/> alguna influencia 3 <input type="checkbox"/> mucha influencia 4 <input type="checkbox"/> Ns/Nc
17.3. <input type="checkbox"/> Km. anuales recorridos	17.3.1. <input type="checkbox"/> aumentaran 17.3.2. <input type="checkbox"/> seguirán igual 17.3.3. <input type="checkbox"/> disminuirán 17.3.4. <input type="checkbox"/> Ns /Nc	1 <input type="checkbox"/> 0 /4%	2 <input type="checkbox"/> 4 /8%	3 <input type="checkbox"/> 8 /12%	4 <input type="checkbox"/> más de un 12%	5 <input type="checkbox"/> Ns /nc	1 <input type="checkbox"/> nula influencia 2 <input type="checkbox"/> alguna influencia 3 <input type="checkbox"/> mucha influencia 4 <input type="checkbox"/> Ns/Nc
17.4. <input type="checkbox"/> Toneladas anuales gestionadas	17.4.1. <input type="checkbox"/> aumentaran 17.4.2. <input type="checkbox"/> seguirán igual 17.4.3. <input type="checkbox"/> disminuirán 17.4.4. <input type="checkbox"/> Ns /Nc	1 <input type="checkbox"/> 0 /4%	2 <input type="checkbox"/> 4 /8%	3 <input type="checkbox"/> 8 /12%	4 <input type="checkbox"/> más de un 12%	5 <input type="checkbox"/> Ns /nc	1 <input type="checkbox"/> nula influencia 2 <input type="checkbox"/> alguna influencia 3 <input type="checkbox"/> mucha influencia 4 <input type="checkbox"/> Ns/Nc
17.5. <input type="checkbox"/> Estructura de costes operativos de la actividad	17.5.1. <input type="checkbox"/> aumentaran 17.5.2. <input type="checkbox"/> seguirán igual 17.5.3. <input type="checkbox"/> disminuirán 17.5.4. <input type="checkbox"/> Ns /Nc	1 <input type="checkbox"/> 0 /4%	2 <input type="checkbox"/> 4 /8%	3 <input type="checkbox"/> 8 /12%	4 <input type="checkbox"/> más de un 12%	5 <input type="checkbox"/> Ns /nc	1 <input type="checkbox"/> nula influencia 2 <input type="checkbox"/> alguna influencia 3 <input type="checkbox"/> mucha influencia 4 <input type="checkbox"/> Ns/Nc
17.6. <input type="checkbox"/> El parque de vehículos propios	17.6.1. <input type="checkbox"/> aumentaran 17.6.2. <input type="checkbox"/> seguirán igual 17.6.3. <input type="checkbox"/> disminuirán 17.6.4. <input type="checkbox"/> Ns /Nc	1 <input type="checkbox"/> 0 /4%	2 <input type="checkbox"/> 4 /8%	3 <input type="checkbox"/> 8 /12%	4 <input type="checkbox"/> más de un 12%	5 <input type="checkbox"/> Ns /nc	1 <input type="checkbox"/> nula influencia 2 <input type="checkbox"/> alguna influencia 3 <input type="checkbox"/> mucha influencia 4 <input type="checkbox"/> Ns/Nc
17.7. <input type="checkbox"/> El parque de vehículos subcontratados	17.7.1. <input type="checkbox"/> aumentaran 17.7.2. <input type="checkbox"/> seguirán igual 17.7.3. <input type="checkbox"/> disminuirán 17.7.4. <input type="checkbox"/> Ns /Nc	1 <input type="checkbox"/> 0 /4%	2 <input type="checkbox"/> 4 /8%	3 <input type="checkbox"/> 8 /12%	4 <input type="checkbox"/> más de un 12%	5 <input type="checkbox"/> Ns /nc	1 <input type="checkbox"/> nula influencia 2 <input type="checkbox"/> alguna influencia 3 <input type="checkbox"/> mucha influencia 4 <input type="checkbox"/> Ns/Nc

18.- (A Todos) Indíquenos el nivel de importancia de los siguientes factores que se cree que condicionarán la futura evolución de la actividad de los operadores de transporte /operadores logísticos de Castilla y León? (indicando del 1 al 5 el valor que se otorga de muy poco importante a muy importante)

	Muy poco importante	Poco importante	Ni poco ni mucho	Importante	Muy importante	Ns /nc
18.1. <input type="checkbox"/> Concentración empresarial	1	2	3	4	5	6
18.2. <input type="checkbox"/> Mayores niveles de especialización	1	2	3	4	5	6
18.3. <input type="checkbox"/> innovación Tecnológica	1	2	3	4	5	6
18.4. <input type="checkbox"/> Cambios normativos /Regulación normativa del sector	1	2	3	4	5	6
18.5. <input type="checkbox"/> Cobertura geográfica	1	2	3	4	5	6
18.6. <input type="checkbox"/> Dimensión	1	2	3	4	5	6
18.7. <input type="checkbox"/> Subcontratación	1	2	3	4	5	6
18.8. <input type="checkbox"/> Progresiva incorporación de la intermodalidad en el transporte de mercancías	1	2	3	4	5	6
18.9. <input type="checkbox"/> Mayores niveles de competencia (aparición de empresas exteriores)	1	2	3	4	5	6
18.10. <input type="checkbox"/> Otros (indicar)	1	2	3	4	5	6

19.- Aproximación a la cifra de negocios / facturación anual de la empresa:

- 19.1. Sí la conozco: (indicar) _____ €
- 19.1.1. 75.000 € o menos
 - 19.1.2. Entre 75.001 € y 150.000 €
 - 19.1.3. Entre 150.001 € y 300.000 €
 - 19.1.4. Entre 300.001 € y 600.000 €
 - 19.1.5. Entre 600.001 y 1.200.000 €
 - 19.1.6. Entre 1.200.001 € y 2.400.000 €
 - 19.1.7. Entre 2.400.001 € y 4.800.000 €
 - 19.1.8. Entre 4.800.001 € y 9.600.000 €
 - 19.1.9. 9.600.000 € o más
- 19.2. No la conozco
- 19.3. Ns/Nc

OBSERVACIONES

MUCHAS GRACIAS POR LA ATENCIÓN PRESTADA