

Análisis del Sector Transporte en Andalucía.

(Del Documento elaborado por el grupo de trabajo de planificación n.º 5, coordinado por Antonio Peláez, Director General de Transportes de la Junta de Andalucía).

SITUACIÓN ACTUAL.

Según los datos de 1979, el subsector de Transportes y Comunicaciones generaba en Andalucía un 7'6% del PIB de la región, cifra ligeramente superior al 6'8% de participación alcanzada en esa misma fecha para España. Teniendo en cuenta, además, la inclusión del transporte en el Sector Servicios, que presenta en conjunto un mayor peso en Andalucía que en España, no es extraño comprobar que la aportación andaluza al total nacional de producto en el subsector de Transportes (14'5%) sea superior a la que en el conjunto de las actividades productivas realiza la región al PIB nacional (12'9%).

Por lo que se refiere a los empleos generados, en 1979 los servicios de transportes y comunicaciones ofrecían 89.540 puestos de trabajo en Andalucía, que representaban un 13% de los empleos nacionales en este subsector; circunstancia que, al relacionarla con las cifras de producción, pone de manifiesto una característica desfavorable del transporte andaluz, cual es su productividad inferior a la media nacional.

Aunque existe toda una serie de problemas comunes a las distintas modalidades de los servicios de transportes, como son la inadecuación de su regulación legal a la realidad; la poco desarrollada estructura productiva andaluza, agravada por la crisis general, que provoca una merma de la actividad y de la demanda, con una caída de los precios, al mismo tiempo que se incrementan los costes; o la debilidad de la infraestructura necesaria, parece más conveniente enunciar los problemas de esta actividad refiriéndolos a cada uno de los modos de transportes independientemente, ya que para cada uno de ellos pueden observarse circunstancias diferenciadas.

Transporte por carretera.

Habría que destacar los siguientes problemas:

a) *Atomización del sector:* Tanto en el transporte de viajeros como de mercancías, se observa una proliferación de empresas muy pequeñas, siendo muy elevado el número de autotransportis-

tas o empresas que poseen un solo vehículo para uso propio. Ello ocasiona la inexistencia de planteamientos de racionalidad económica, lo que unido a la *falta de organizaciones asociativas o cooperativas*, provoca una anarquía en la estructura y desenvolvimiento del sector.

b) *Sobredimensionamiento y envejecimiento del parque:* Como consecuencia del crecimiento acelerado del pasado reciente, se ha incrementado la oferta de una forma desordenada, dando lugar a un exceso de capacidad tanto en el transporte de viajeros como de mercancías, que provoca:

- En el transporte de viajeros, una infrutilización del parque.
- En el de mercancías, una competencia no siempre leal (fundamentalmente en el campo de las tarifas y de los sobrepesos) por la captación de cargas.

Las dificultades que estos problemas plantean para la amortización de los vehículos añade una nueva faceta de deterioro, ya que se mantienen en servicio vehículos cuyas condiciones de utilización son bastante precarias, incrementándose notablemente los costes de explotación (más consumo de combustible, más gastos de mantenimiento, etc).

c) *Inadecuación de las autorizaciones para el transporte regional:* Los actuales radios de acción de las autorizaciones de transporte se clasifican en nacional, comarcal y local, según permitan circular por todo el Estado, por una provincia y sus límites o en un radio de acción de 50 Kms. Para Andalucía esta distribución de radios resulta muy perjudicial, porque para efectuar el tráfico estrictamente andaluz se necesitan, en muchos casos, autorizaciones nacionales, cuyo número y distribución está contingentado por la Administración Central, lo que está ocasionando la afluencia de transportistas de otras regiones para la realización del tráfico andaluz.

Para paliar este problema está prevista la creación de tarjetas de ámbito regional, a permutar con las de ámbito comarcal, aunque, para evitar que tal canje pudiera distorsionar el mercado y dejara de atenderse el tráfico con regiones limítrofes,

se piensan establecer condiciones de edad y capacidad de los vehículos.

d) *Inadecuación del sistema tarifario*: El problema en este terreno es doble, puesto que, de un lado el incremento de los costes ha ocasionado un crecimiento de las tarifas que ha provocado una disminución de la demanda y, de otro, el exceso de oferta hace que las tarifas reales—singularmente en el transporte de mercancías— se establezcan por debajo de las legales, a pesar de que se estima que son insuficientes para cubrir los costes reales de explotación.

e) *Falta de control de servicios y vehículos*: Ha sido detectado un alto grado de incumplimiento de la normativa de transportes, que se pone de manifiesto por la prestación de servicios sin las correspondientes autorizaciones o en ámbitos superiores a la misma; la existencia de agencias de transportes sin licencia; de un mercado negro de licencias y tarjetas; la aplicación de tarifas inferiores a las legales; excesos de carga; circulación de vehículos sin el necesario control de sus condiciones técnicas, etc.

Todo este tipo de perturbación se deriva de la ya señalada obsolescencia de la normativa, así como de una insuficiencia de los procedimientos de vigilancia y control, por falta de medios técnicos, personales y materiales y a la ineficacia de las sanciones impuestas.

f) *Situación precaria de la infraestructura viaria*: Es tradicional señalar el atraso de Andalucía en materia de infraestructura, fenómeno que se ve agravado en el capítulo de red viaria por las condiciones naturales de la región, que determinan una gran rigidez en los trazados y unos elevados costes de mantenimiento de las carreteras, como consecuencia de la orografía, la calidad de los suelos y la climatología de condiciones extremas.

Todo ello determina un trazado de vías concentrado en unos pocos corredores de tráfico y el aislamiento relativo de otras zonas, con un alargamiento considerable de las distancias-tiempo y con un mayor desgaste de los medios mecánicos debido a las malas condiciones del firme, lo que supone en conjunto un incremento de costes para los transportistas.

Transporte urbano de superficie.

El transporte público colectivo en las áreas urbanas y metropolitanas de Andalucía presenta la siguiente problemática:

a) *Dificultades de financiación y gestión*: La evolución reciente ha determinado una disminu-

ción de la demanda de los transportes públicos en beneficio del vehículo privado, lo que unido al incremento de costes y al sistema poco realista de tarifas ha determinado que las empresas privadas que actuaban en él hayan sido sustituidas (o lo estén siendo) por empresas municipales, de tal forma que los fuertes déficits son financiados por la colectividad. Pero los Ayuntamientos no cuentan con fondos suficientes para hacer frente a tales problemas, por lo que ha sido necesaria en muchos casos, que se agravan en las grandes ciudades, la colaboración del Estado en esta materia.

b) *Dificultades derivadas de la estructura urbana*: En este sentido se destacan los problemas de congestión provocados por la escasa anchura de las calles en los cascos tradicionales, que dificulta el paso de los vehículos; la desarticulación de la ciudad, debido a su crecimiento desordenado, que da lugar a la necesidad de grandes desplazamientos; la existencia de zonas de aglomeración o congestión, que demora considerablemente los tiempos de viaje; la falta de zonas de paradas y aparcamientos, etc.

c) *Descordinación entre transportes urbanos e interurbanos*: Es este un problema de creciente importancia en cuanto las ciudades van ampliando su esfera de influencia a áreas metropolitanas más o menos amplias, y al estar encomendados unos y otros servicios a empresas distintas existiendo también una legislación distinta para el transporte interurbano y urbano.

Otro aspecto relevante en este sentido es la *carencia de estaciones de autobuses* que concentran las llegadas y salidas de las distintas líneas de autobuses en un solo lugar, eliminando con ello los incómodos transbordos que los usuarios necesitan llevar a cabo con desplazamientos importantes por estar separadas en la actualidad las distintas terminales. Asimismo se evitarían las congestiones que generan los autobuses de las líneas estacionados en la vía pública y se incrementaría la calidad del servicio con unas adecuadas áreas de espera, taquillas, aseos, etc.

Transporte por ferrocarril.

Entre los problemas más importantes que caben señalar, citamos:

a) *La competencia de otros modos de transporte*: El ferrocarril se encuentra en una situación de desventaja comparativa respecto a otros modos de transporte, especialmente el que tiene lugar por carretera, debido a la rigidez de los trazados de vías férreas, que obedecen a criterios no acordes con la realidad actual, la mayor versatilidad del transporte por carretera, y la pretensión social

de exigir viabilidad comercial al ferrocarril, sin tener en cuenta que, mientras en otros modos de transportes sus costos de infraestructura no recaen directamente sobre los usuarios, el ferrocarril, por imperativos legales ha de incluir entre sus costes una parte importante de las inversiones en infraestructura, con total independencia de su origen financiero. Todo ello lleva a la conclusión paradójica de que, mientras el reconocimiento de la importancia social del ferrocarril ha ido en aumento, su estado financiero ha continuado empeorando, en parte, motivado también por una política comercial de captación de tráfico, escasamente activa.

b) *La infraestructura existente.* En el conjunto de la estructura ferroviaria andaluza, las redes básicas y complementarias tienen una escasa entidad, por lo que gran parte de las recorridas han de discurrir necesariamente por tramos de red secundaria, para las cuales la política de RENFE es limitar las inversiones a aquellas imprescindibles para su mantenimiento en servicio. Ello da lugar a que los servicios de transportes ofrecidos por los ferrocarriles andaluces sean de muy escasa calidad y fluidez, por la irracionalidad del trazado de la red que se traduce en distancias mayores, velocidades más reducidas, tiempos de viaje mayores, multitud de enlaces con transbordos, etc., con lo que se produce una desafección de los usuarios potenciales, que da lugar a un descenso de los índices de utilización de este tipo de transporte.

Transporte marítimo.

a) En cuanto a *infraestructuras*, hemos de considerar como una de las dificultades principales la escasez de la superficie destinada en los principales puertos de la región para las instalaciones relativas a la recepción y almacenamiento de cargas, lo que unido a la escasa cantidad de terrenos de reserva y la imposible ampliación de las mismas en un futuro próximo, ante una evolución creciente del volumen de cargar, puede dar lugar a estrangulamientos.

b) También es de destacar la situación de *escasa comunicación de las zonas portuarias con el*

interior y con su área de influencia, lo que también puede conducir a desequilibrios graves.

Transporte aéreo.

a) *Déficit crónico y de evolución creciente de los aeropuertos:* el transporte aéreo andaluz está caracterizado por un proceso de generalización de múltiples utilizaciones aeroportuarias (seis en Andalucía) que responde a la concepción, ya obsoleta del aeropuerto-ciudad. Como consecuencia de ello se produce un exceso de oferta, que unida a una organización poco adecuada de los servicios internos de los aeropuertos, produce unos déficits crónicos que vienen siendo compensados, año tras año, mediante subvenciones que suponen detracción de recursos públicos de otras necesidades sociales.

Este déficit es más acusado cuanto menor es su utilización y deriva en gran medida del importe del capítulo de personal, ya que nuestros aeropuertos, por la disposición arquitectónica de sus terminales, exige plantillas de todo tipo de personal mucho más elevadas que la de otros aeropuertos de rango comparable.

b) Otro problema fundamental es el de la *Falta de comunicación de los aeropuertos con ciudades y destinos*, que condicionan su expansión, ya que la única forma que se utiliza es la carretera, con escasez de servicios públicos y práctica inexistencia de medios de ferrocarril.

Los vuelos de una duración cada vez más corta encajan mal con el largo tiempo empleado en acceder a los puntos concretos de destino.

c) *Inexistencia de una conexión aérea intrarregional.* La inadecuada y centrípeta oferta de transporte terrestre, ya sea carretera o ferrocarril, existente dentro de Andalucía y la creciente importancia del tráfico intrarregional motivada por el hecho autonómico, hace cada vez más necesaria la implantación de una red de vuelos de tercer nivel que permita una conexión rápida y confortable entre las principales ciudades andaluzas.