
0.1 PRINCIPALES RESULTADOS DEL ESTUDIO

El primer dato destacado que caracteriza la actividad del transporte por carretera en las Islas Canarias es la **baja demanda** de servicios, especialmente para el transporte de mercancías. **Las toneladas de tráfico interior generadas por cada habitante son del orden de un 50 % inferiores de las toneladas que se generan de media en el Estado. Mayor es la distancia cuando se mide la demanda en toneladas-kilómetro generadas en la Comunidad Canaria que sólo alcanzan un 10% del total nacional** (fuente Ministerio de Fomento. Anuario 2004) Para el transporte de viajeros, los datos son menos concluyentes. La movilidad urbana de servicios regulares es similar a la del resto de España. En servicios discrecionales no hay datos fiables de demanda. En todo caso, las diferencias surgirán en los servicios de medio y largo recorrido.

La baja demanda es el primer y principal aspecto que caracteriza la actividad en Canarias. Ésta está directamente motivada por la denominada doble insularidad, es decir por la condición de archipiélago periférico que otorga condiciones ventajosas para los modos marítimo y aéreo y circunscribe la carretera para las cortas distancias. Se trata, por lo tanto, de una característica del entorno, la condición insular. Es una característica de naturaleza más o menos inmutable. La baja demanda debe considerarse como una restricción a la hora de plantearse actuaciones de políticas públicas. Sorprende, sin embargo, que frente a esa baja demanda la oferta (medida en número de vehículos existentes para atender esos desplazamientos) sea una **oferta inusualmente alta. El número de vehículos industriales para el transporte de mercancías (camiones y furgonetas) y el número de vehículos industriales para el transporte de viajeros (autobuses y taxis) en Canarias es el mayor de todas las Comunidades Autónomas españolas en relación con su población**, según los datos de la Dirección General de Tráfico. Las autorizaciones del Registro General de Transportistas, aunque en algunos aspectos difieren algo de la información de la DGT, avalan la proposición de que la presencia de vehículos en Canarias es superior a la media nacional

Aun cuando la baja demanda es un resultado previsible y trivial de la condición insular, la alta oferta, sin embargo no lo es tanto. Que la industria canaria responda a una demanda inusualmente baja con una flota industrial inusualmente alta es un aspecto que requiere una reflexión profunda y, en opinión del consultor, es la causa principal de la debilidad de la industria y de la calidad de los servicios.

Las causas de la alta oferta se encuentran vinculadas a la fragmentación del territorio en islas y al reducido tamaño del mercado. Es decir, de alguna manera derivan igualmente de la doble insularidad. Las asociaciones de empresarios suelen resaltar la condición del sector como refugio de personas excedentes de otros sectores y difícilmente encajables en otras actividades productivas. Pero esto, en realidad, es una característica de todo el Estado y que fue mucho más relevante hace unos años que hoy mismo. Desde el punto de vista del consultor las causas del alto número de vehículos tienen que ver con los desequilibrios entre tráficos de importación y exportación, con la corta distancia de los trayectos que dificultan las velocidades medias, con la relativa abundancia de operaciones de carga/descarga y tiempos de espera, y con las dificultades para rentabilizar las capacidades de los vehículos en mercado pequeños.

La desproporción relativa entre alta oferta y baja demanda tiene como principal consecuencia **el incremento en los costes medios de las operaciones**, que afecta sobre todo al mercado de mercancías, y en menor medida al de viajeros, la mayoría de estos sobre-costes son incorporados por los operadores reduciendo sus márgenes y no se aprecia que se hayan trasladado de un modo general a los precios.

Como consecuencia de todo ello, se produce una **industria frágil y débil, que posee escasos márgenes y por lo tanto escasa capacidad de invertir** así como una posición negociadora frente a otros agentes muy debilitada. Esta situación acaba teniendo su reflejo en los usuarios del transporte por carretera, especialmente en mercancías, que poseen, en general, acceso a servicios de menor calidad algo inferior que en el resto de España.

Otra consecuencia destacada de la debilidad de la industria canaria de transporte por carretera es la **abundancia de servicios de transporte privado**. Las empresas optan, en gran medida por internalizar sus actividades de transporte. Canarias es la región española donde más abunda el transporte privado tal y como se muestra en este estudio, que para determinadas categorías, como son las furgonetas, constituyen la práctica totalidad de la oferta.

La debilidad de la industria canaria tiene otra de sus manifestaciones en el **alto índice de atomización** que caracteriza a su industria. La atomización de la oferta en las Islas es especialmente preocupante por lo limitado de la demanda y por el elevado número de vehículos existentes que permitirían mayores posibilidades de concentración. Sin embargo la relación de vehículos o trabajadores por empresas presentan en Canarias presenta un comportamiento muy similar al del resto del Estado. Son, por lo tanto, las consecuencias de la atomización lo que resulta especialmente preocupante en las Islas Canarias más que las magnitudes mismas que son bastante similares.

Finalmente, del análisis de las características de los vehículos se observan dos tipos de diferencias principales

Por una parte la configuración de los mismos presenta en términos medios algunas diferencias con las del resto de los vehículos que operan en la península. Las empresas canarias se sienten más inclinadas a adquirir **vehículos con una menor capacidad de carga**, más furgonetas y microbuses e igualmente autobuses con menos plazas (a pesar de la intensa restricción que opera sobre los microbuses.) Este hecho y otros similares como la potencia son, en opinión del consultor, aspectos que no deberían suscitar ninguna preocupación especial, ya que constituyen la forma que tiene la industria de adaptarse a su entorno.

La otra gran diferencia es **la edad del parque de vehículos industriales** que es en Canarias superior a la edad del resto del Estado. Esto es así porque los operadores canarios necesitan más años para amortizar sus vehículos y, en segundo lugar, porque se está extendiendo la práctica de comprar vehículos de segunda manos (o, incluso, empresas) de la península. En

realidad la edad de los vehículos se trata igualmente de una reacción adaptativa de la industria canaria al entorno. Pero al contrario que lo que sucedía con el tamaño de los vehículos, la edad sí que presenta aspectos preocupantes, ya que una flota antigua es una flota de menores prestaciones, con más averías y con menor grado de innovación técnica.

0.2 POLITICA DE TRANSPORTES CON RESPECTO A ESTE SECTOR

La idea general de las políticas a poner en marcha es que dado que la demanda es escasa por razones estructurales basadas en la situación de esta RUP como lo es su configuración física del entorno que son inalterables mediante la actuación pública, el reequilibrio entre oferta y demanda debe conseguirse incidiendo sobre los parámetros de oferta. Las actuaciones deben pues orientarse a racionalizar la oferta y a valorizar sus servicios.

Las propuestas están en esa dirección de potenciar y racionalizar la oferta para reducir los desequilibrios existentes en comparación con la demanda. En él se establecen algunas medidas que restringen el acceso al mercado en relación con los requisitos generales existentes en el resto del estado en tres aspectos clave que son: el **número de vehículos y el tamaño general de las flotas, la antigüedad de los vehículos y la concesión de autorizaciones para ejercer el transporte de manera privada.**

Como se ha indicado, tales medidas son valoradas de manera positiva por el sector ya que inciden en los aspectos donde se hace necesaria una reacción por parte de la industria canaria. Pero igualmente se consideran insuficientes o de limitada capacidad de impacto real si no se acompañan de medidas positivas. Las medidas positivas deben impulsar a la industria a encaminarse a comportamientos más racionales a través de iniciativas propias. En este sentido se recogen una serie de actuaciones (la gran mayoría actualmente en marcha y con líneas de financiación) que deben conducir a la industria a racionalizar su comportamiento y a valorizar sus servicios.

Se han subrayado los que, en opinión del equipo de trabajo, constituyen los elementos principales del precepto y que son:

- √ La posibilidad de efectuar una **adaptación del régimen jurídico** general para las Islas Canarias

- √ Las **especiales condiciones del transporte** por carretera como justificación para la aplicación de un régimen especial. Y
 - √ El **equilibrio entre la oferta y la demanda** como orientación del régimen especial que se aplique (además de la promoción de la intermodalidad.)
- La **provisión de un servicio público de transporte de mercancías y de pasajeros por carretera de calidad** en las Islas Canarias, capaz de dar respuesta a los requerimientos de movilidad necesarios para garantizar el desarrollo económico y social de las Islas. En otras palabras que el transporte de pasajeros y de mercancías por carretera cumpla su misión en el conjunto de la vida social y económica y no se convierta en un obstáculo para su desarrollo.
 - Que se configure en la Comunidad Autónoma Canaria **un sector productivo del transporte por carretera dinámico y moderno**, económicamente saneado, capaz de adaptarse a los cambios en la demanda y a los cambios técnicos. En definitiva un sector cuyo comportamiento resulte equiparable, en la medida de lo posible, al comportamiento del sector en los entornos más sobresalientes, abordando correctamente las inconveniencias asociadas a la condición RUP de la Región.
- Los desequilibrios y la cuestión insular

La incidencia de la lejanía y la insularidad como trasfondo de toda la situación del transporte por carretera en las Islas Canarias (y en otras islas y archipiélagos) ha sido profusamente citada en diversos foros y estudios.

La influencia de la condición insular sobre la actividad tiene su origen en tres hechos fundamentales, que es lo que desde algunos medios y por algunos autores se ha venido en denominar la **dobles insularidad** y que son::

- √ El **menor tamaño** del ámbito de actuación (condición insular propiamente dicha.)

- √ La **fragmentación** del mercado regional del transporte por carretera (condición de archipiélago,) y
 - √ La **lejanía** a los centros continentales de producción y consumo (ultraperifericidad.)
- *El resultado de la industria*

Como consecuencia de los hechos señalados, el sector presenta **varias manifestaciones en su comportamiento y estructura productiva que lo diferencian claramente del sector de transporte por carretera en otras regiones no insulares de España y Europa**. A lo largo de este documento se detallará, dentro de lo posible, la magnitud y el alcance de las diferencias existentes mediante el análisis de datos comparativos entre el comportamiento de determinadas variables en la Región Canaria y en el resto de España. Cuando se realizan estos para el caso canario, el analista se enfrenta a la limitada disponibilidad de datos y a su no siempre completa fiabilidad y calidad. Además está el hecho de que los valores en general no son directamente comparables con los entornos no insulares, por lo que deben interpretarse con especial cuidado para poder extraer conclusiones operativas.¹.

Estas peculiaridades en el comportamiento afectan a aspectos diversos del sector en Canarias. tales como la estructura industrial de la producción, las características de los vehículos (tamaños, tipos, potencia, antigüedad de flotas,) los kilómetros recorridos por los mismos, los periodos de renovación de las flotas de las empresas, a los servicios a los que se dedican, etc.

El primero y seguramente el más significativo de los efectos de la insularidad, es la **escasa participación del modo transporte por carretera** sobre el conjunto de los desplazamientos realizados con origen y/o destino en las Islas Canarias en comparación con la penetración que el modo carretera tiene en otras regiones españolas y europeas.

¹ Especial relevancia tienen los datos del Registro General de Transportistas. En las Islas Canarias la gestión de los mismos es asumida por los Cabildos Insulares que proveen de información de manera Autónoma de forma regular. Además los criterios aplicados no son siempre los mismos a la hora de conceder y registrar licencias.

La escasa demanda que se produce en la Comunidad Canaria contrasta fuertemente con la **abundancia de vehículos de toda clase** que existen en las islas, especialmente para el transporte de mercancías, pero también en autobuses y turismos.

La **confluencia en un mismo territorio de una alta oferta y una demanda escasa** se traduce en primer lugar en unos costes medios por operación más altos consecuencia de una menor utilización de los vehículos que tardan más años en amortizarse y son en general más viejos que en la península. Además la flota de vehículos posee algunas características medias que la diferencian de la flota de otras Comunidades Autónomas españolas y con la Europa Continental. En última instancia esto se traduce en una industria con márgenes pequeños que presenta bastante debilidades, y en la existencia de segmentos de la demanda no adecuadamente atendidos.

Además, dentro de la propia industria de transporte por carretera los **servicios de transporte público** tanto de viajeros como de mercancías son, en proporción, muy inferiores a los de otras Regiones Europeas. Tal desproporción sugiere la relativa incapacidad del servicio de transporte público para resolver las necesidades de movilidad de personas y mercancías, optando los agentes, con frecuencia, a proveerse sus propias soluciones internas (transporte privado.)

En lo referente a la **estructura industrial** destaca la abundancia de empresas que operan en las islas en todas las ramas de actividad del transporte por carretera y su pequeño tamaño, aunque en este último aspecto no se aprecia ninguna diferencia sustancial con el pequeño tamaño que también tienen las empresas en el Continente

Además, las **características medias de los vehículos** presentan peculiaridades con respecto a la península. Se trata de vehículos que, en términos medios, poseen una menor capacidad (tanto en plazas por autobús como de toneladas de capacidad por camión o furgoneta.) Los

vehículos tienen una edad media superior a los del Continente, reflejo de los mayores ciclos necesarios para la recuperación de las inversiones.

- La opinión del sector

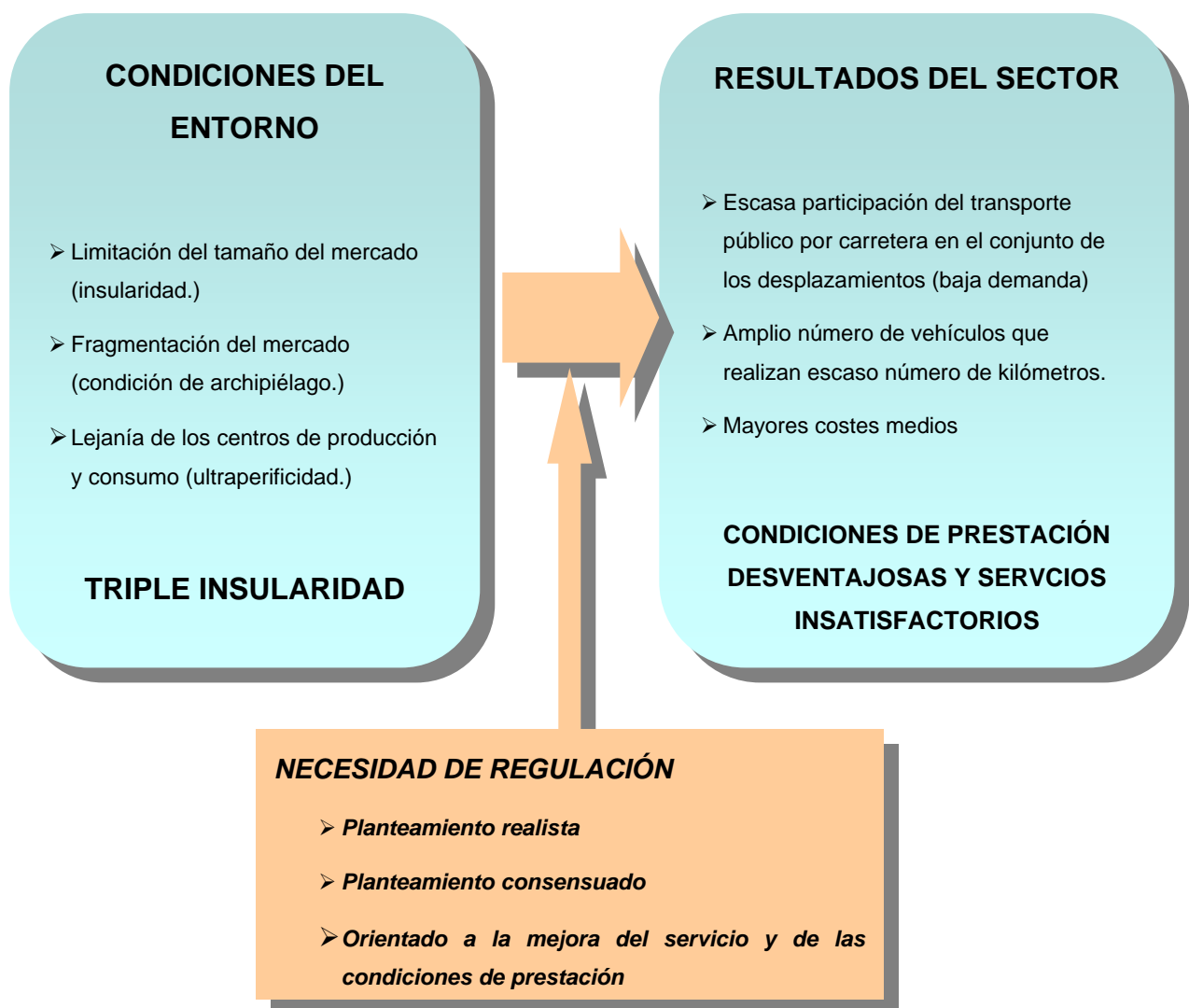
En el presente documento se muestra abundante información sobre los aspectos que se han indicado anteriormente. Estos hechos, en general, son bien conocidos por las Autoridades y por la industria. Resulta pues importante no sólo exponer las diferencias sino interpretarlas en clave de operatividad. Por ese motivo se ha contactado algunas de las asociaciones más importantes del sector para que ofreciesen su interpretación de los hechos. Cuáles son sus causas y sus consecuencias principales y cuál sería el modo más adecuado de abordarlas.

- Las claves de las políticas de transportes

Varios de estos hechos entran en abierta contradicción con los objetivos enumerados más arriba, es decir, la provisión de un servicio eficaz y la configuración de un sector moderno y dinámico en el transporte por carretera en las Islas Canarias, por lo que se sugiere la política de la Administración Pública en el mercado con el fin de corregir, en la medida de lo posible, los efectos negativos de la insularidad y la lejanía.

En primer lugar, **la políticas debe partir de un planteamiento realista de la situación. La doble insularidad es un hecho inamovible que está afectando de forma radical a las condiciones del transporte y al modo en que se estructuran los mercados de transporte por carretera en las Islas. Cualquier políticas no podrá realmente alterar este hecho fundamental por lo que los objetivos que se planteen deben confinarse dentro de márgenes modestos, y la evaluación del éxito de la políticas igualmente circunscribirse a cambios moderados.**

Por otra parte, la capacidad de actuación debe hacerse **respetando principios fundamentales** de ordenación económica recogidos en la Constitución Española, en el proyecto de Constitución Europea y en diversos cuerpos normativos y tratados internacionales. Estos principios son abordados en la parte jurídica de este estudio y se refieren al mercado único, la libertad de empresa y a la no-discriminación. Destaca en este sentido el pronunciamiento del Servicio de Defensa de la Competencia. Están, además, las cuestiones relacionadas con la atribución de competencias y la capacidad de cada Administración de adoptar determinadas medidas concretas, materia igualmente abordada en la parte jurídica.



1 LAS DIFERENCIAS EN LA ESTRUCTURA INDUSTRIAL

Un primer aspecto esencial sobre el que se aprecian diferencias en Canarias en comparación con el resto de España es el de la estructura industrial, entendida esta como el número de empresas, el grado de concentración de las mismas, su tamaño relativo y su nivel de integración vertical.

1.1 EL NÚMERO DE EMPRESAS

El primer apunte destacado respecto a la estructura industrial se refiere al elevado número de empresas que operan en las Islas Canarias en relación con el resto del Estado.

Esta sobreabundancia relativa de empresas en Canarias se produce tanto en el sector de transporte de mercancías como en el transporte de viajeros y se produce a pesar del alto número de empresas que optan por proveerse de sus necesidades de transporte de forma privada, y a pesar de la menor participación del modo terrestre en el conjunto de los desplazamientos que se producen en las Islas Canarias.

Aunque los datos a los que se puede acudir presentan algunas pequeñas cuestiones de método, el Registro General de Transportistas es la fuente de las existentes más fiable para abordar esta cuestión.

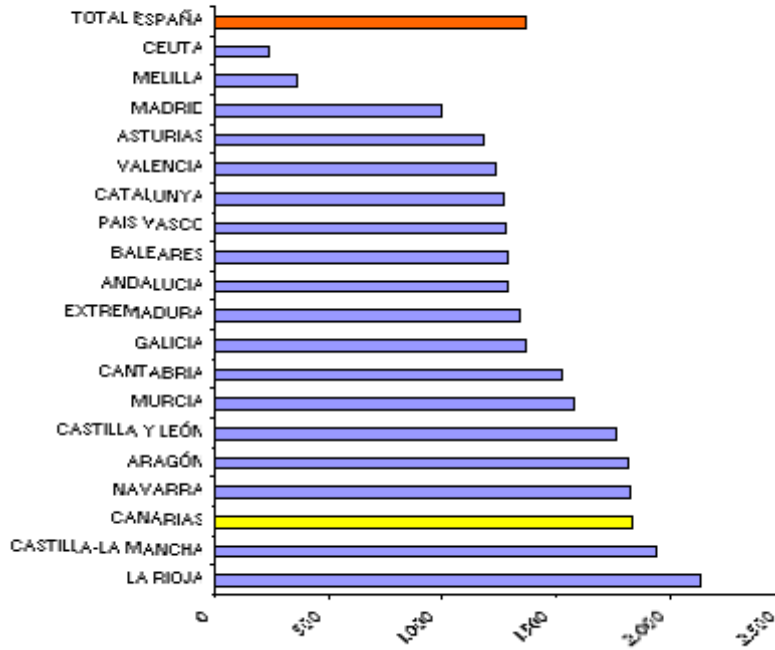
Tomando los datos con fecha 28 de febrero de 2005, se registran los siguientes datos sobre las autorizaciones a empresas, que se reproducen en la tabla adjunta tanto en términos absolutos como referenciados a la población.

	POBLACIÓN 1-1-2005	TOTAL AUTORIZACIONES A EMPRESAS ²	AUTORIZACIONES A EMPRESAS POR CADA 100.000 HABITANTES	AUTORIZACIONES A EMPRESAS TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS (INCL. TAXI Y ALQUILER DE VEHÍCULOS)	AUTORIZACIONES A EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS) POR CADA 100.000 HABITANTES	AUTORIZACIONES A EMPRESAS TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS	AUTORIZACIONES A EMPRESAS MERCANCÍAS PÚBLICO POR CADA 100.000 HABITANTES ²⁸⁻²⁻ 2005
ANDALUCIA	7.687.518	99.225	1.291	10.286	133,80	19.485	62,53
ARAGÓN	1.249.584	22.669	1.814	2.199	175,98	4.455	80,35
ASTURIAS	1.073.761	12.694	1.182	1.506	140,25	3.834	99,09
BALEARES	955.045	12.253	1.283	2.688	281,45	1.930	211,40
CANARIAS	1.915.540	35.048	1.830	6.202	323,77	4.096	194,36
CANTABRIA	554.784	8.437	1.521	571	102,92	2.220	79,49
CASTILLA Y LEÓN	2.493.918	44.029	1.765	2.581	103,49	9.675	99,32
CASTILLA-LA MANCHA	1.848.881	36.034	1.949	1.396	75,51	7.568	78,37
CATALUNYA	6.813.319	86.572	1.271	11.848	173,89	24.499	67,69
CEUTA	74.654	176	236	16	21,43	52	28,13
EXTREMADURA	1.075.286	14.410	1.340	1.087	101,09	3.093	87,05
GALICIA	2.750.985	37.521	1.364	4.501	163,61	7.967	132,83
LA RIOJA	293.553	6.252	2.130	173	58,93	931	45,99
MADRID	5.804.829	57.998	999	15.611	268,93	12.162	108,05
MELILLA	68.016	243	357	2	2,94	78	8,82
MURCIA	1.294.694	20.389	1.575	994	76,77	4.828	110,14
NAVARRA	584.734	10.672	1.825	426	72,85	3.226	108,08
PAIS VASCO	2.115.279	26.961	1.275	2.483	117,38	8.417	99,42
VALENCIA	4.543.304	56.139	1.236	5.030	110,71	10.118	64,34
TOTAL ESPAÑA	43.197.684	587.722	1.361	69.600	161,12	128.634	91,88

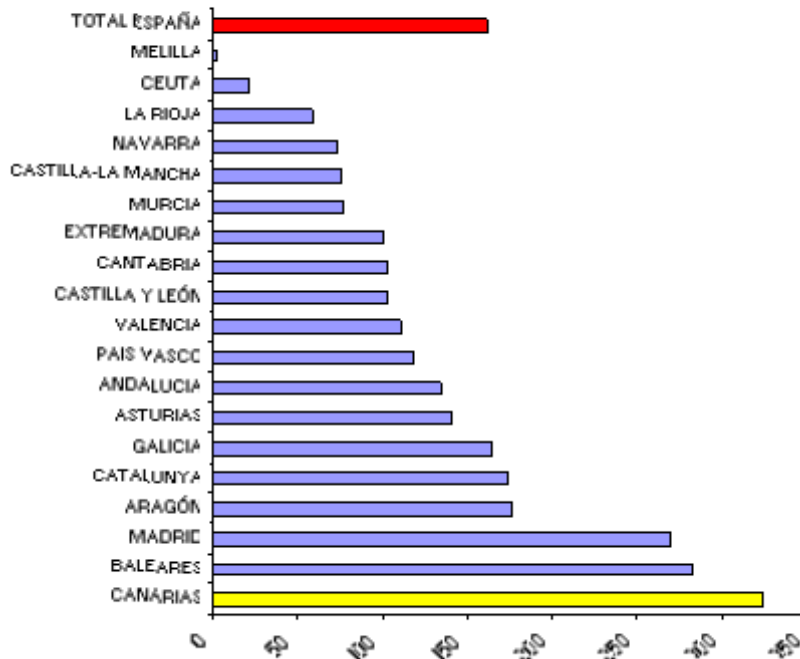
Tanto contemplado en términos absolutos como en términos relativos, **el número de autorizaciones a entidades para prestar servicios de transporte supera en las Islas Canarias en todas las categorías a la media nacional**, situándose en varias categorías a la cabeza de España en términos relativos a la población de cada Comunidad Autónoma.

² Incluyen autorizaciones de servicio privado

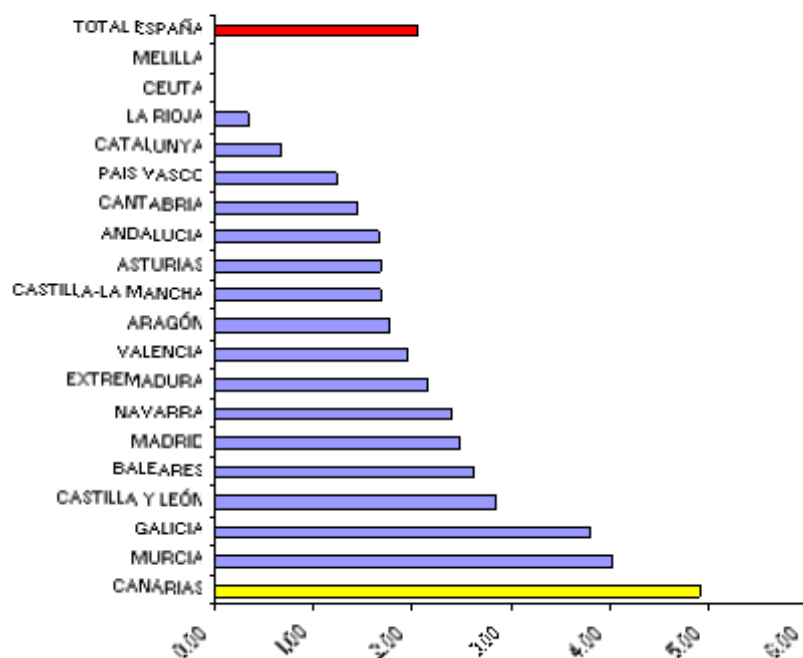
EMPRESAS TRANSPORTISTAS POR CADA 100.000 HABITANTES



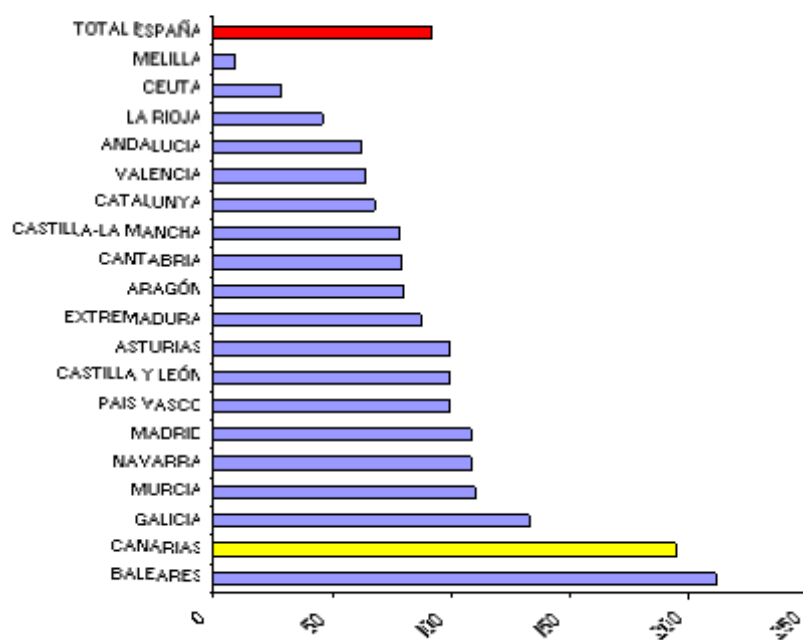
EMPRESAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS INCLUIDOS TAXIS Y ALQUILER DE VEHÍCULOS POR CADA 100,000 HABITANTES



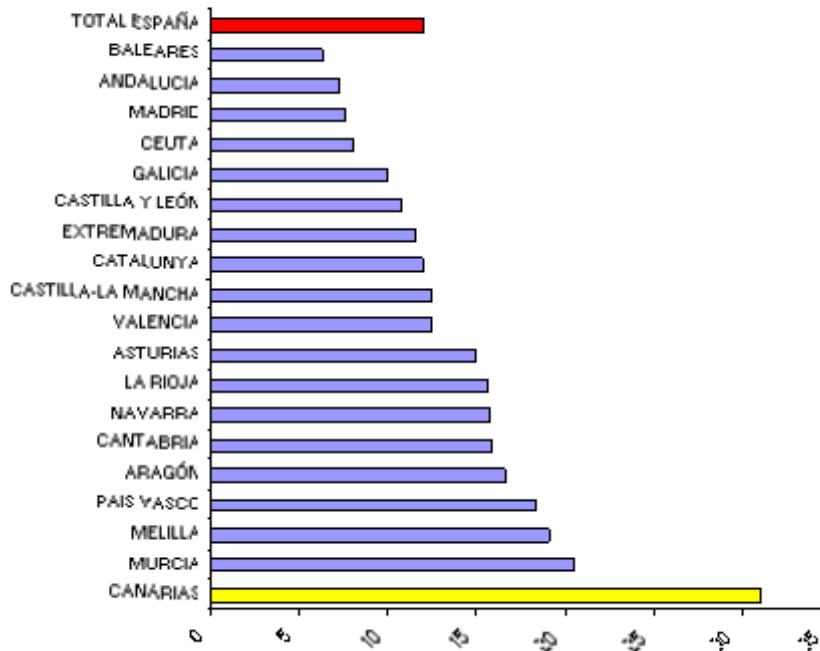
**EMPRESAS DE TRANSPORTE DE AUTOBUSES POR CADA
100,000 HABITANTES**



**EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS
POR CADA 100.000 HABITANTES**



**EMPRESAS OPERADORAS DE TRANSPORTE POR CADA
100,000 HABITANTES**



A partir de los datos sobre autorizaciones otorgadas a empresas para ejercer actividades de transporte por carretera del Registro General de Transportistas a fecha 28 de febrero de 2005, puede afirmarse que el número de empresas en relación con la población que operan en la Comunidad Canaria supera la media nacional en todas y cada una de las actividades existentes y ello a pesar de las evidentes limitaciones que el transporte por carretera presenta en un archipiélago.

1.2 LA ATOMIZACIÓN

El problema que se apunta en el epígrafe anterior tiene que ver, más que con el número absoluto de empresas, con su desproporción en relación con la demanda atendida y en consecuencia con la generalización de empresas de tamaño reducido con dificultades para realizar una gestión provechosa de los vehículos y de las flotas, así como para implantar innovaciones técnicas o de servicios y de penetrar en la cadena de decisión de los contratos de transporte.

La atomización es una cuestión que no es exclusiva de las Islas Canarias, pero que en el caso canario presenta perfiles singulares y agravados por las dificultades evidentes que la explotación del transporte por carretera tiene para las empresas que operan en un archipiélago periférico.

La atomización habla del tamaño reducido de las empresas prestadoras de servicios y puede ser contemplado desde diversos puntos de vista. **Dado que los principales factores productivos de los servicios de transporte son la mano de obra y los vehículos, presenta especial interés contemplar la dimensión de las empresas canarias en estas dos variables.**

- Los asalariados

En este punto se recurre a la información provista en el Directorio Central de Empresas (DIRCE) que es gestionado por el Instituto Nacional de Estadística. En él se incluyen datos bastante exhaustivos de empresas por sectores económicos hasta un nivel de desagregación equivalente a la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE) de tres dígitos.

Los datos sobre empresas del DIRCE no coinciden plenamente con los datos del Registro General de Transportistas del Ministerio de Fomento por diversas causas. Sin embargo puede

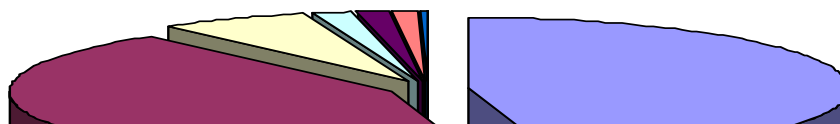
afirmarse que el rango general de los datos sí coincide y, lo que es más importante, a la hora de establecer comparaciones con otras Comunidades Autónomas se emplea, en todo caso, una fuente similar por lo que los resultados comparados y las conclusiones que se extraigan sí serán rigurosas.

Las empresas españolas de transporte por carretera son empresas que tienen un nivel bajo de asalariados, con frecuencia ninguno, si bien esta tendencia se va corrigiendo en los últimos años, la presencia de empresas muy pequeñas es muy significativa, tal y como muestra la tabla adjunta:

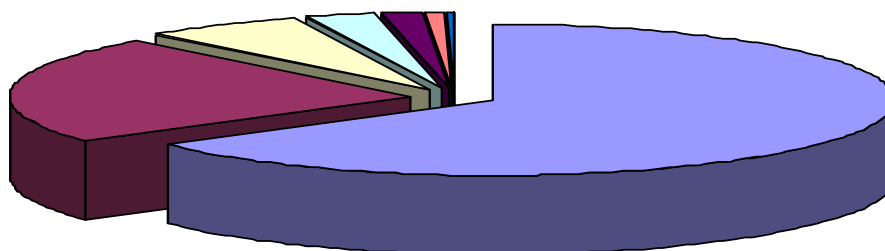
	CANARIAS	ESPAÑA	CANARIAS	ESPAÑA	CANARIAS	ESPAÑA	CANARIAS	ESPAÑA	CANARIAS	ESPAÑA
	1999	1999	2000	2000	2001	2001	2002	2002	2003	2003
SIN ASALARIADOS	51,59%	71,24%	50,05%	69,30%	48,64%	68,01%	47,91%	66,83%	46,19%	65,09%
1-2 ASALARIADOS	38,97%	19,80%	40,56%	20,85%	41,80%	21,52%	42,38%	21,96%	42,90%	22,99%
3-5 ASALARIADOS	5,73%	4,64%	5,41%	5,17%	5,45%	5,53%	5,51%	5,99%	6,40%	6,44%
6-9 ASALARIADOS	1,51%	1,91%	1,81%	2,29%	1,91%	2,40%	1,92%	2,49%	1,86%	2,61%
10-19 ASALARIADOS	1,17%	1,45%	1,24%	1,42%	1,12%	1,49%	1,20%	1,60%	1,34%	1,67%
20-49 ASALARIADOS	0,84%	0,73%	0,77%	0,74%	0,82%	0,82%	0,86%	0,88%	1,10%	0,94%
50-99 ASALARIADOS	0,11%	0,14%	0,09%	0,14%	0,14%	0,15%	0,16%	0,15%	0,14%	0,17%
100-199 ASALARIADOS	0,04%	0,05%	0,02%	0,05%	0,02%	0,05%	0,02%	0,06%	0,02%	0,06%
MÁS DE 200 ASALARIADOS	0,06%	0,04%	0,06%	0,04%	0,06%	0,04%	0,05%	0,04%	0,06%	0,05%

.A finales del año 2003, último año para el que se tiene información en el DIRCE, se observa que cerca del 90% de las empresas tienen menos de 2 asalariados tanto en la Comunidad Canaria como en el conjunto del Estado, si bien se aprecia que el número de autónomos sin asalariados domina más en el caso peninsular que en el canario. Los gráficos a continuación muestran estas relaciones para el año 2003:

**EMPRESAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA EN CANARIAS
POR SEGMENTO DE ASALARIADOS**



**EMPRESAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA EN ESPAÑA
POR SEGMENTO DE ASALARIADOS**



- | | | |
|---------------------|-----------------------|--------------------------|
| ■ SIN ASALARIADOS | ■ 1-2 ASALARIADOS | ■ 3-5 ASALARIADOS |
| ■ 6-9 ASALARIADOS | ■ 10-19 ASALARIADOS | ■ 20-49 ASALARIADOS |
| ■ 50-99 ASALARIADOS | ■ 100-199 ASALARIADOS | ■ MÁS DE 200 ASALARIADOS |

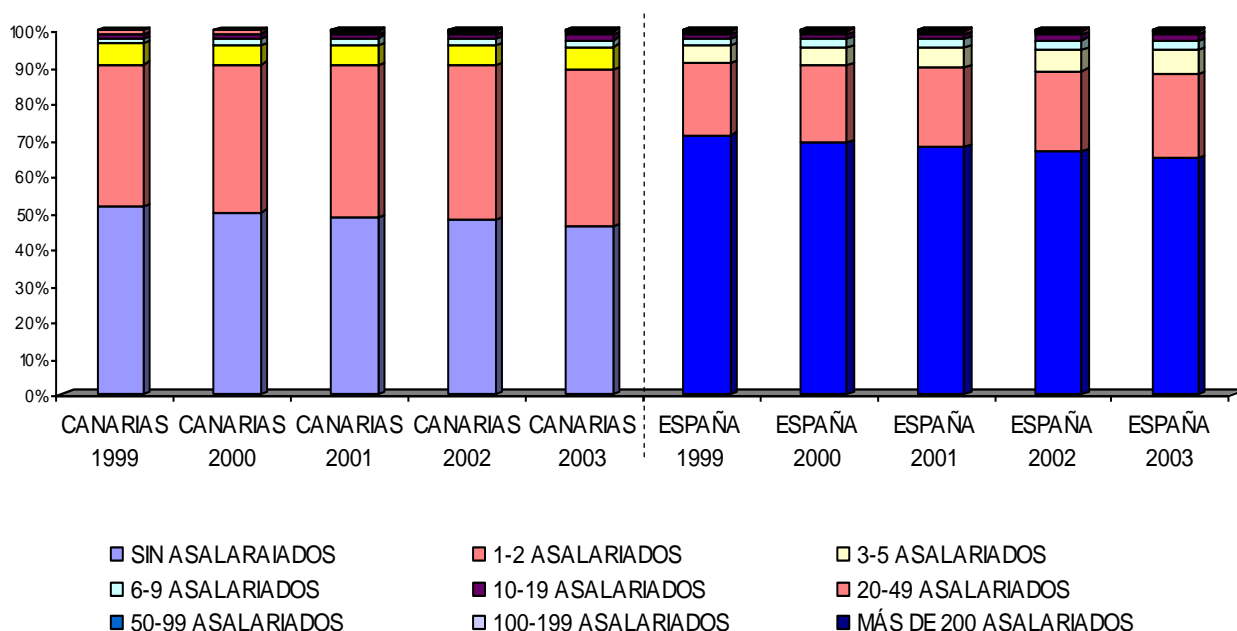
En las Islas Canarias, como en el resto de España, en los últimos cinco años se ha producido una ligera corrección de la intensa atomización que caracteriza la actividad, tal y como muestran la tabla y gráfico adjuntos en los que se aprecia que desde 1999 hasta nuestros días, los estratos de asalariados menores (sin asalariados) han perdido peso porcentual (incluso ha disminuido el número absoluto de empresas sin asalariados.)

Este hecho puede estar vinculado a la pérdida por parte del sector del carácter de “sector *refugio*”, característico de los años 80. Cada vez más trabajadores lo hacen en empresas de cierto tamaño.

Sin embargo, la tasa de reducción es menor en el caso canario que en el del conjunto de España excepto para el año 2003. En ambos casos, sin embargo, se ha producido un incremento de similar intensidad en el número de empresas de muy pocos asalariados (entre 1 y 2 asalariados)

	TOTAL EMPRESAS		EMPRESAS SIN ASALARIADOS		EMPRESAS SIN ASALARIADO		EMPRESAS CON 1 Ó 2 ASALARIADOS		EMPRESAS CON 1 Ó 2 ASALARIADOS	
	CANARIAS	ESPAÑA	CANARIAS	ESPAÑA	CANARIAS	ESPAÑA	CANARIAS	ESPAÑA	CANARIAS	ESPAÑA
1.999	8.569	201.908	4.421	-	143.830	-	3.339	-	39.980	-
2.000	8.654	199.841	4.331	-2,04%	138.498	-3,71%	3.510	5,12%	41.673	4,23%
2.001	8.758	200.759	4.260	-1,64%	136.538	-1,42%	3.661	4,30%	43.198	3,66%
2.002	8.844	202.086	4.237	-0,54%	135.055	-1,09%	3.748	2,38%	44.388	2,75%
2.003	8.807	203.129	4.068	-3,99%	132.213	-2,10%	3.778	0,80%	46.690	5,19%

EVOLUCIÓN DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA EN ESPAÑA Y CANARIAS POR ESTRATO DE ASALARIADOS



En general, cabe afirmar que, **atendiendo a la variable del número de trabajadores asalariados, la estructura de la producción en Canarias no difiere sustancialmente de la del resto del Estado**, si bien, las empresas sin asalariados son aproximadamente un 20 % menos abundantes en Canarias que en España, este estrato se compensa con el de empresas con 1 ó 2 asalariados que es en Canarias del orden del 20% superior al resto de España. Las categorías superiores a 2 asalariados muestran un comportamiento muy similar en ambos casos.

Las diferencias globalmente deben interpretarse como poco significativas, y puede afirmarse que **las empresas canarias y el resto de las españolas poseen en cuanto a su estructura de producción un comportamiento similar entre sí en cuanto al número de trabajadores**. La menor presencia de autónomos sin asalariados en las Islas Canarias puede, tal vez, deberse a una menor intensidad del papel que el sector por carretera jugó en los años 80 como refugio de colectivos excedentes de otros sectores en reconversión

Las empresas canarias y las del resto de España presentan, en cuanto a su estructura de asalariados, un comportamiento similar, caracterizado en ambos casos por un escaso número de asalariados por empresa.

En los últimos años esta tendencia se ha ido corrigiendo, modestamente, en Canarias y en España, disminuyendo el número de empresas sin asalariados

- *El número de vehículos por empresa*

El segundo aspecto importante de la estructura interna de producción de las empresas y clave para validar la posible intensa atomización de las mismas, se refiere al número de vehículos por empresa. Una aproximación al número de vehículos que opera cada empresa puede

obtenerse relacionando el número de vehículos autorizados para cada actividad de transporte y el número de empresas, tal y como muestra la tabla y gráficos adjuntos.

En términos generales, **las empresas canarias de transporte por carretera operan un número de vehículos similar al de sus homólogas peninsulares**. En el caso del transporte de mercancías, la media de vehículos por empresa se encuentra algo por debajo de la media nacional. Sin embargo, las empresas de autobuses operan un número de vehículos ligeramente por encima de la media nacional, reflejo, probablemente, de la intensidad de la actividad del transporte discrecional de autobuses, así como la presencia de las empresas TIFSA y GLOBAL que acumulan la gran mayoría de los movimientos en regular en las islas mayores.

RELACIÓN ENTRE VEHÍCULOS Y EMPRESAS AUTORIZADAS			
	TRANSPORTE DE PASAJEROS ³	TRANSPORTE PÚBLICO DE MERCANCÍAS	TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO DE MERCANCÍAS
ANDALUCIA	6,06	2,47	1,79
ARAGÓN	9,67	2,70	1,76
ASTURIAS	8,24	2,08	1,74
BALEARES	16,16	2,92	1,72
CANARIAS	9,40	2,39	1,63
CANTABRIA	6,79	2,35	1,95
CASTILLA Y LEÓN	7,17	2,22	1,63
CASTILLA-LA MANCHA	5,21	2,37	1,74
CATALUNYA	8,73	2,36	1,94
CEUTA	10,50	3,10	2,19
EXTREMADURA	5,26	2,00	1,40
GALICIA	8,54	2,34	1,86
LA RIOJA	8,06	2,56	1,67
MADRID	10,14	2,81	2,16
MELILLA	6,00	1,76	2,15
MURCIA	9,21	3,02	1,91
NAVARRA	9,94	1,98	1,63
PAIS VASCO	8,14	1,94	1,67
VALENCIA	8,38	3,78	2,13

³ Se han excluido de esta categoría los taxis y los vehículos para alquiler con o sin conductor.

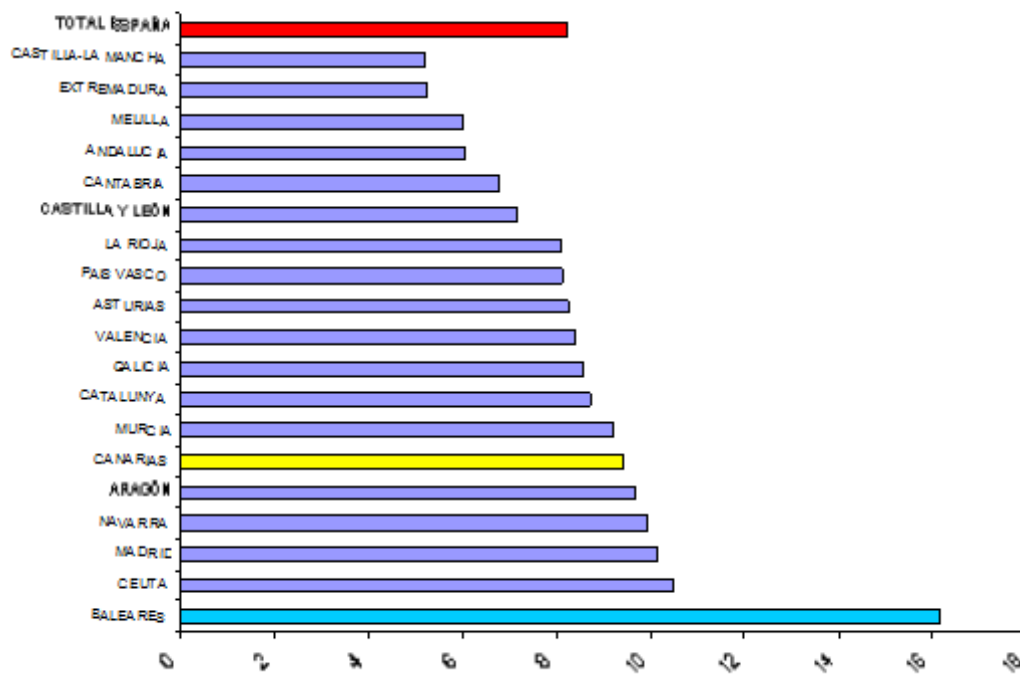
TOTAL ESPAÑA

8,21

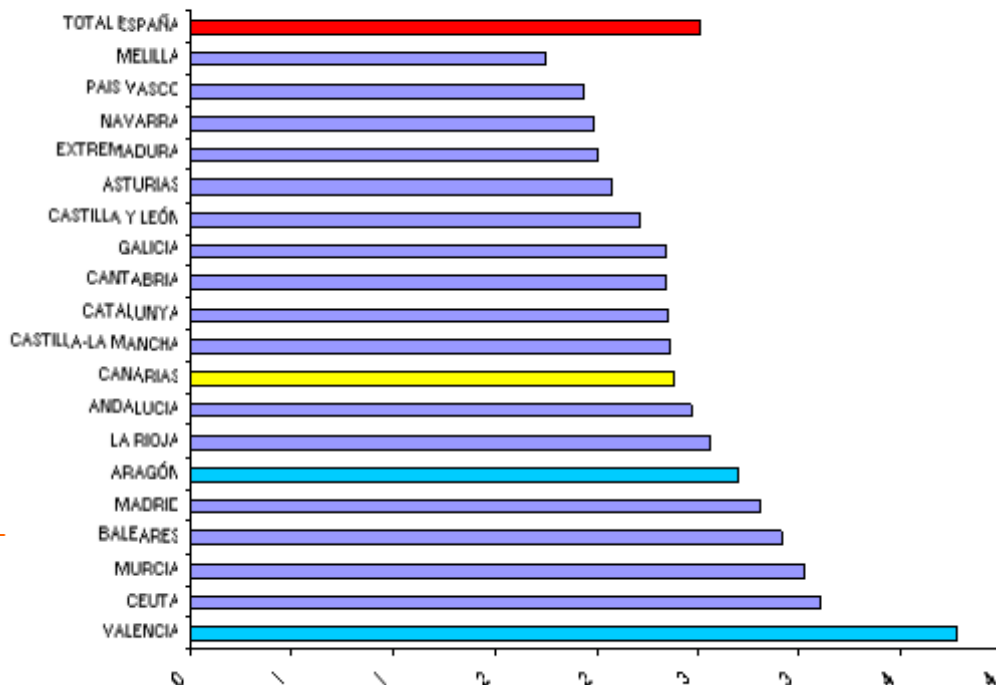
2,51

1,84

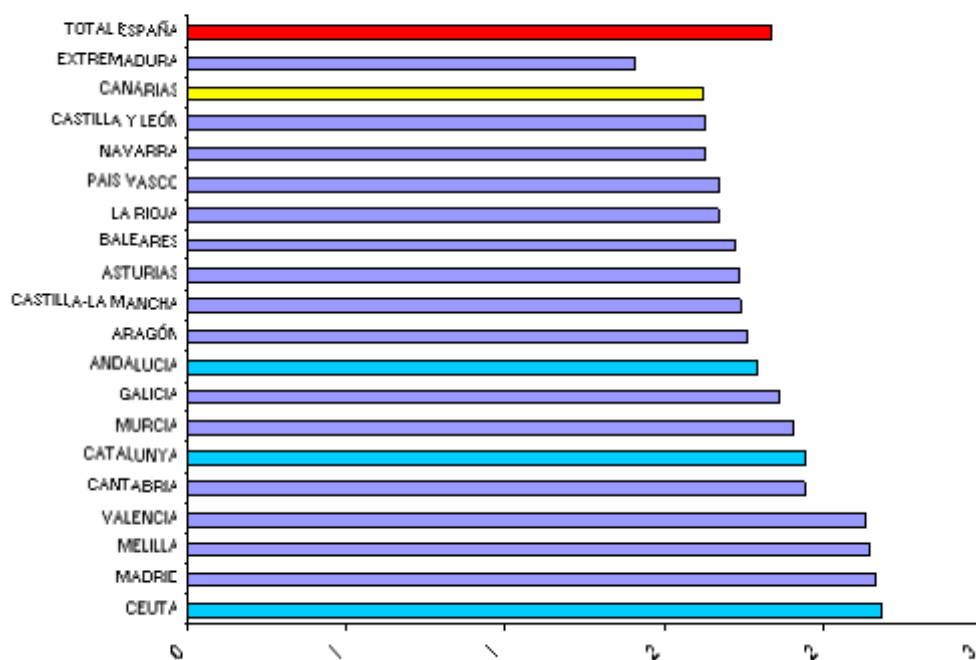
RELACIÓN ENTRE AUTOBUSES AUTORIZADOS PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS Y NÚMERO DE EMPRESAS AUTORIZADAS



RELACIÓN ENTRE AUTOBUSES AUTORIZADOS PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS Y NÚMERO DE EMPRESAS AUTORIZADAS



RELACIÓN ENTRE AUTOBUSES AUTORIZADOS PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS Y NÚMERO DE EMPRESAS AUTORIZADAS



La única diferencia reseñable respecto a la media nacional, se produce en el transporte privado de mercancías ejercido por empresas que no tienen como actividad principal el transporte, pero que deciden proveerse internamente de estos servicios. Este aspecto será analizado con más detalle cuando se aborde la naturaleza de los servicios prestados por la industria en un epígrafe posterior.

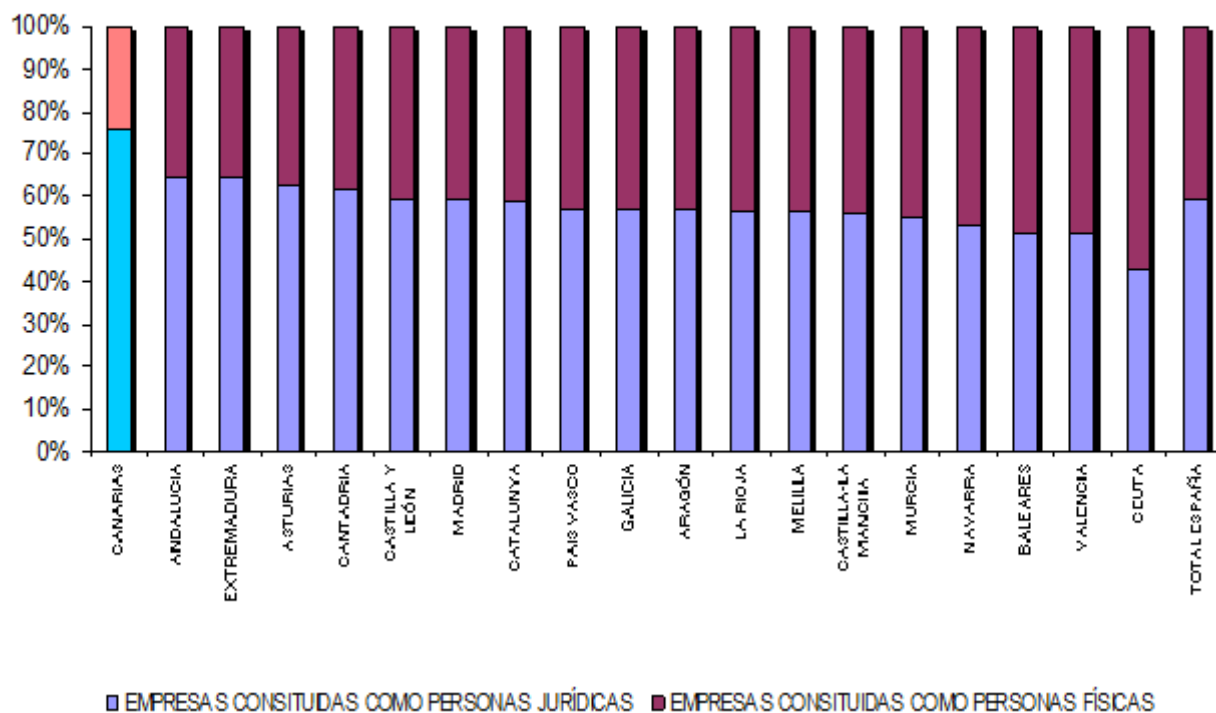
- La forma jurídica

Una tercera aproximación al concepto de la atomización puede derivarse de la forma jurídica con que las empresas se dotan para ejercer su actividad. Normalmente puede conjeturarse que cuanto más compleja sea la actividad que realice un empresario mayor será su predisposición a adoptar una forma societaria, mientras que para actividades simples la forma de persona física cubre las necesidades jurídicas y simplifica algunos trámites.

El transporte por carretera en España es una de las actividades que mayor número de personas físicas tiene - entorno al 40% del total de las empresas existentes - según los datos del Registro a fecha 28 de febrero de 2005, que se incorporan a la tabla y gráfico adjuntos.

EMPRESAS AUTORIZADAS PARA EJERCER ACTIVIDADES DE TRANSPORTE SEGÚN FORMA JURÍDICA		
COMUNIDAD AUTÓNOMA	PERSONAS JURÍDICAS	PERSONAS FÍSICAS
CANARIAS	75,90%	24,10%
ANDALUCIA	64,83%	35,17%
EXTREMADURA	64,46%	35,54%
ASTURIAS	62,73%	37,27%
CANTABRIA	61,44%	38,56%
CASTILLA Y LEÓN	59,67%	40,33%
MADRID	59,48%	40,52%
CATALUNYA	59,25%	40,75%
PAIS VASCO	56,96%	43,04%
GALICIA	56,94%	43,06%
ARAGÓN	56,91%	43,09%
LA RIOJA	56,46%	43,54%
MELILLA	56,38%	43,62%
CASTILLA-LA MANCHA	56,20%	43,80%
MURCIA	55,30%	44,70%
NAVARRA	53,20%	46,80%
BALEARES	51,51%	48,49%
VALENCIA	51,50%	48,50%
CEUTA	43,18%	56,82%
TOTAL ESPAÑA	59,76%	40,24%

PROPORCIÓN DE EMPRESAS SOBRE EL TOTAL CONSTITUIDAS COMO PERSONAS JURÍDICAS Y COMO PERSONAS FÍSICAS



Como se observa en la tabla y el gráfico adjunto Canarias es la Comunidad en la que la forma jurídica societaria es más dominante de todas las Comunidades Autónomas, hecho congruente con lo visto anteriormente al analizar el número de asalariados. Los auto-patronos sin empleados, son el caso típico (aunque no exclusivo) de las empresas con forma de persona física.

1.3 LA VISIÓN DEL SECTOR

El sector, en general, comparte la idea de que la abundancia de empresas supone una abundancia de oferta y que se está en una situación de “sobreoferta “ Este exceso de oferta tendría su origen en las condiciones del entorno: la dispersión de la población, la complicación orográficas así como la estructura de las vías. Pero se señala como una de las causas la falta de uniformidad y en la escasa estabilidad en el tiempo de la normativa de acceso.

También se señala que el transporte se ha comportado como una salida personal para colectivos sin especial formación y difícil encaje en el sistema económico. En este sentido se habla desde alguna asociación de la “permisividad normativa” que afectaría tanto a la excesiva entrada de operadores como a otros aspectos del comportamiento.

La sobreoferta ocasionaría además de la imposibilidad de explotar economías de escala y costes superiores, una situación que se recoge como “competencia encarnizada” que hace que se reduzcan aún más los márgenes de las empresas y no puedan trasladarse a los precios los excesos de costes.

Otras opiniones, como se recogen en el anexo rechazan, sin embargo la idea de una industria debilitada en comparación con el resto de la industria española, especialmente en determinados sectores (autobuses.)

La principal consecuencia de la abundancia de empresas es la falta de coordinación de las flotas y la pérdida de economías de escala, lesionando las cuentas de resultados de las empresas

1.4 LA INTERPRETACIÓN DE LA ESTRUCTURA INDUSTRIAL

Destaca en primer lugar la abundancia de autorizaciones para ejercer el transporte por carretera en las Islas Canarias, aunque una misma empresa pueda acumular más de una autorización si ejerce más de una actividad de transporte (o incluso en una misma actividad), lo que sin duda será el caso de varias empresas en Canarias, esto no impide afirmar que **en la región existen muchas empresas de transporte en todas y cada una de las actividades consideradas.**

Debe aclararse que, en sí mismo, el dato no presenta ningún matiz preocupante, al contrario, en principio podría interpretarse como un hecho positivo. Es cuando se pone en relación con otras variables (de producción o de demanda) cuando comienzan a ponerse de manifiesto aspectos preocupantes.

En este epígrafe se analiza la relación que existe entre las empresas de transporte por carretera en las Islas Canarias y los principales *inputs* productivos de la actividad, a saber:

- Los trabajadores, y
- Los vehículos.

De esta manera, se podrá obtener una idea clara de la estructura interna de las empresas en cuanto a sus formas de organizar la producción y comparar los resultados en las Islas con los de las empresas que operan en territorio peninsular.

Sorprendentemente, **no se aprecia ninguna diferencia realmente significativa entre la estructura interna de producción en las empresas canarias y las empresas del resto de España** en lo que se refiere al número de trabajadores y el número de vehículos.

Matizando más los resultados, parece que las empresas canarias presentan una ligera mayor tasa de trabajo asalariado que sus homónimas peninsulares y consecuentemente recurren más a la forma societaria para ejercer su actividad que a la simple forma de persona física. En cuanto al número de vehículos por empresa, los datos muestran un comportamiento similar al de las empresas del resto del Estado, aunque en este caso, el resultado habría de matizarse con las consideraciones que se harán acerca del tipo de vehículos (verdadera indicación del capital invertido) como se verá más adelante.

Aunque la similitud esencial en la forma de producción de las empresas canarias y las peninsulares pudiera en principio interpretarse como un resultado tranquilizador, no debe conducir a la conclusión errónea de que las condiciones de operación en las Islas Canarias son similares a las de España, porque no lo son. **La verdadera naturaleza de los desequilibrios radica, no tanto en la forma de organizar la oferta, como en la desproporción entre esta y la demanda.**

En las Islas Canarias destaca el alto número de empresas que presta servicio en todas las actividades en consonancia con el alto número de vehículos.

Sin embargo, en cuanto a su estructura interna (número de trabajadores y de vehículos por empresa,) las empresas no presentan grandes diferencias en comparación con las peninsulares, aquejadas ambas de un alto grado de atomización.

2 LOS DESEQUILIBRIOS ENTRE LA OFERTA Y LA DEMANDA

Como se apunta al final del punto anterior, la denominada *DOBLE INSULARIDAD* tiene su principal manifestación en el gran desequilibrio existente entre una oferta amplia y una demanda pequeña, como se analiza a continuación:

2.1 LA DEMANDA ESCASA

Una de las características esenciales en que se manifiesta la insularidad es la baja demanda de los servicios públicos de transporte por carretera en relación con otras partes de España o Europa, como se analiza a continuación.

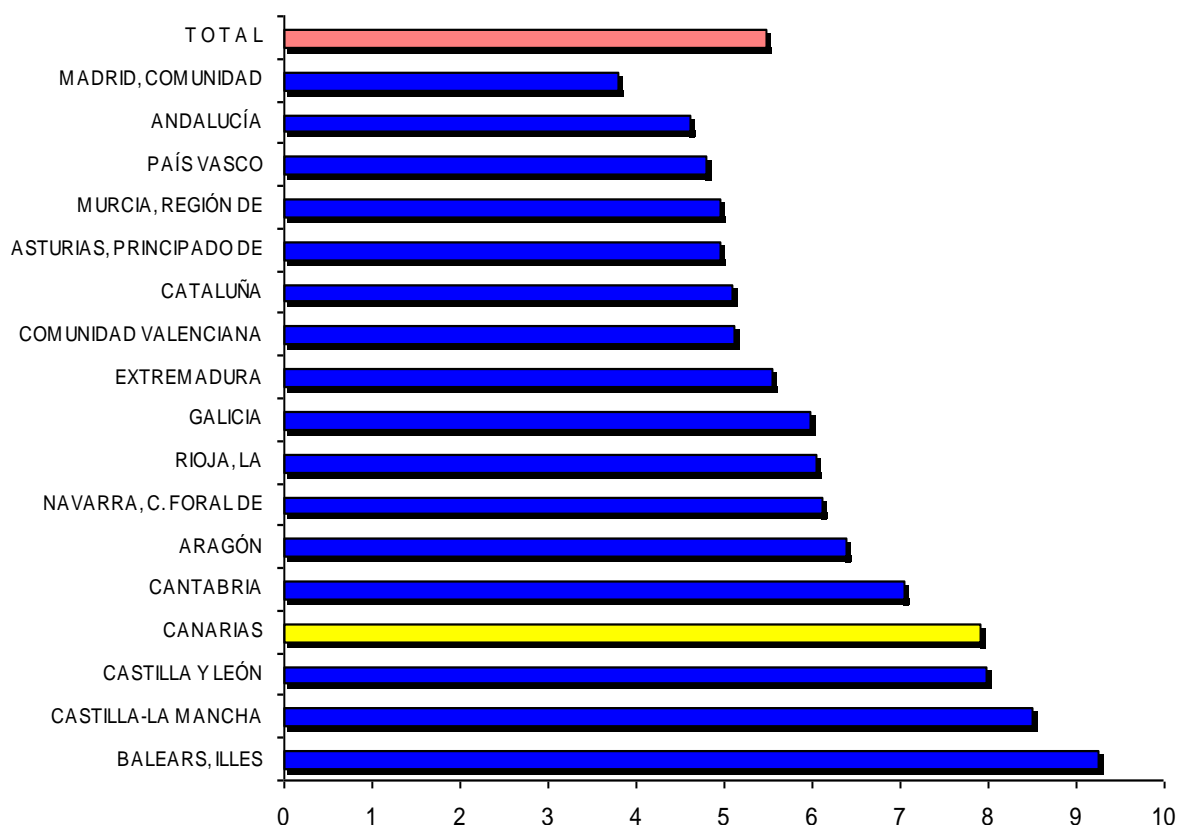
- *Los desplazamientos de vehículos por carretera*

Una primera aproximación a la demanda puede obtenerse a partir de los aforos de vehículos que se hacen en las vías españolas, tanto de titularidad estatal como de titularidad autonómica o local, que para el caso canario integran la totalidad de la red de carreteras.

Estos datos muestran que, en las Islas Canarias, igual que en las Islas Baleares, se produce una de las tasas de desplazamientos por carretera más altas de toda España, en relación con su población, superada sólo por los casos de ambas Castillas, donde la amplitud del territorio y de su red viaria explican los altos índices de desplazamientos.

Los datos para el año 2004 se reproducen en la gráfica adjunta:

TOTAL VEH-KM. AFORADOS EN LAS REDES NACIONALES AUTONÓMICAS Y PROVINCIALES EN RELACIÓN CON LA POBLACIÓN (MILES VEH-KM POR HABITANTE)



Los datos recogidos en los aforos incluyen tanto los desplazamientos de vehículos comerciales (camiones, furgonetas, autobuses etc.) como los desplazamientos de turismos, que no son objeto de este estudio. Por lo que, aunque los datos disponibles sean incompletos, conviene contrastar cuál es porcentaje de esos desplazamientos que son de vehículos pesados, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

PORCENTAJE DE TRÁFICOS DE PESADOS SOBRE EL TOTAL DEL TRÁFICO POR CC.AA.

COMUNIDAD AUTÓNOMA	RED ESTATAL	RED AUTONÓMICA
BALEARS, ILLES	14,3	7,4
CASTILLA-LA MANCHA	24,9	14,1
CASTILLA Y LEÓN	13,3	s.d.
CANARIAS	-	6
CANTABRIA	-	6,6
ARAGÓN	13,4	7,6
NAVARRA, C. FORAL DE	22,1	12,8
RIOJA, LA	22	13,5
GALICIA	18,4	9,5
EXTREMADURA	17,5	s.d.
COMUNIDAD VALENCIANA	19,7	15,1
CATALUÑA	13	7,5
ASTURIAS, PRINCIPADO DE	9,5	11,4
MURCIA, REGIÓN DE	19	11,1
PAÍS VASCO	11,4	13,1
ANDALUCÍA	15,6	13,8
MADRID, COMUNIDAD	23,5	10,9
TOTAL	17	9,9

En ella se observa que, **cuando se consideran sólo los desplazamientos pesados, la Comunidad Canaria pasa a ocupar uno de los últimos puestos de la tabla**, demostrando que la gran mayoría de los desplazamientos corresponden a vehículos turismos en el curso de desplazamientos particulares. Además, debe tenerse en cuenta que el número de desplazamientos, incluso considerando sólo los pesados, no refleja adecuadamente la demanda efectiva ya que los vehículos pueden ser de menor tamaño o simplemente ir vacíos o casi vacíos. Se hace necesario acudir a los datos sobre los desplazamientos de toneladas y de personas.

- Los desplazamientos de mercancías

En la tabla adjunta se reproduce la información proporcionada por el Ministerio de Fomento en su Memoria Anual de 2004 y referida al año 2003 sobre el conjunto de las mercancías desplazadas con origen o destino en las distintas Comunidades Autónomas.

TRANSPORTE INTERIOR DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN ESPAÑA AÑO 2003				
COMUNIDAD AUTÓNOMA	MILES DE TONELADAS TRANSPORTADAS	MILES DE TONELADAS-KM TRANSPORTADAS	TONELADAS TRANSPORTADAS SERVICIO PÚBLICO	TONELADAS TRANSPORTADAS SERVICIO PRIVADO
ANDALUCÍA	174.999	17.897	131.892	43.107
ARAGÓN	50.481	6.190	39.658	10.822
ASTURIAS, PRINCIPADO DE	31.481	3.740	28.120	3.359
BALEARS, ILLES	16.490	488	12.297	4.194
CANARIAS	20.489	675	13.837	6.651
CANTABRIA	25.362	2.679	18.284	7.081
CASTILLA-LA MANCHA	73.954	8.212	50.452	23.504
CASTILLA Y LEÓN	104.259	10.343	72.900	31.359
CATALUÑA	206.932	22.611	162.620	44.310
COMUNIDAD VALENCIANA	161.273	14.873	126.886	34.386
EXTREMADURA	18.499	2.073	12.891	5.607
GALICIA	72.279	8.260	53.665	18.610
MADRID, COMUNIDAD DE	80.377	9.606	64.046	16.330
MURCIA, REGIÓN DE	41.909	4.326	29.161	12.747
NAVARRA, C. FORAL DE	30.334	2828	21.593	8.739
PAÍS VASCO	66.737	8.172	58.953	7.787
RIOJA, LA	11.812	1.505	8.043	3.769
ESPAÑA	1.187.667	124.472	905.298	282.362

Cuando se mide la demanda en términos de mercancías transportadas (toneladas) y en términos de mercancías transportadas en relación con la distancia recorrida (toneladas-kilómetro) se obtienen unos resultados completamente diferentes que los que se obtienen cuando se analizan los desplazamientos de vehículos sin atender a su tipo y su carga.

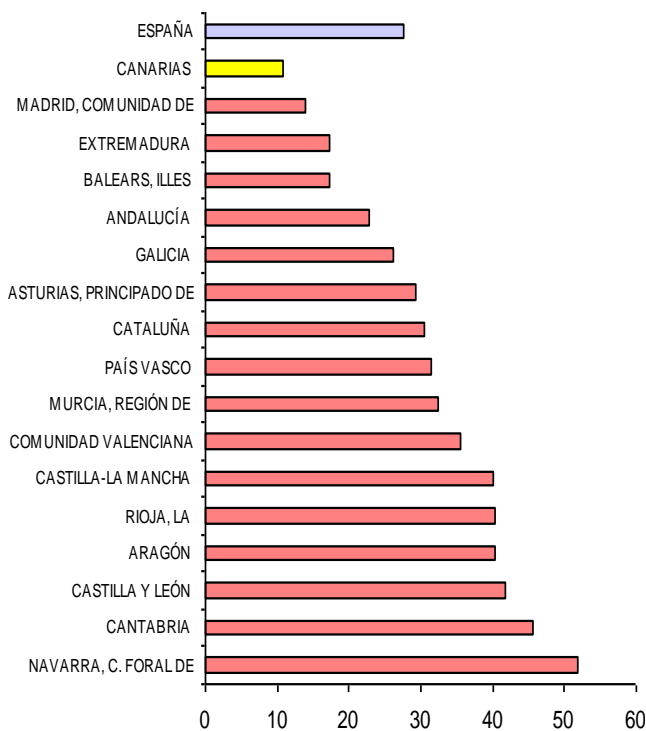
En este caso, las Islas Canarias ocupan el último lugar de entre las Comunidades Autónomas españolas tanto en número de toneladas desplazadas como en número de toneladas-kilómetro, poniendo de manifiesto que, incluso descontando los desplazamientos de turismos particulares, **los vehículos canarios de transporte de mercancías desplazan en cada trayecto un menor número de toneladas en una menor distancia.** Hechos que resultan muy relevantes desde el punto de vistas de las operaciones, el coste y la rentabilidad.

En los gráficos que se incorporan a continuación se muestra la relación entre el total de toneladas y toneladas kilómetros desplazados por carretera en relación con la población

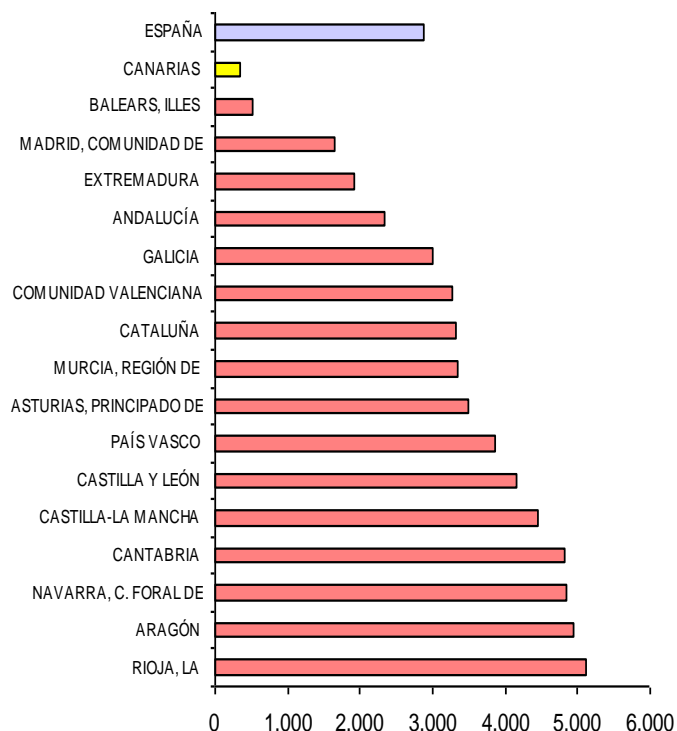
residente en las diferentes Comunidades Autónomas. Para ambas magnitudes la Comunidad Canaria ocupa el último lugar de entre todas las regiones españolas.

Además, para el caso de las toneladas-kilómetro, la distancia a la media nacional y al resto de las Comunidades Autónomas se acentúa, poniendo de manifiesto que **los vehículos canarios de transporte de mercancías no sólo transportan menos carga por carretera, sino que lo hacen en los trayectos de menor distancia.**

TONELADAS DE TRÁFICO INTERIOR GENERADA POR HABITANTE EN CADA COMUNIDAD AUTÓNOMA

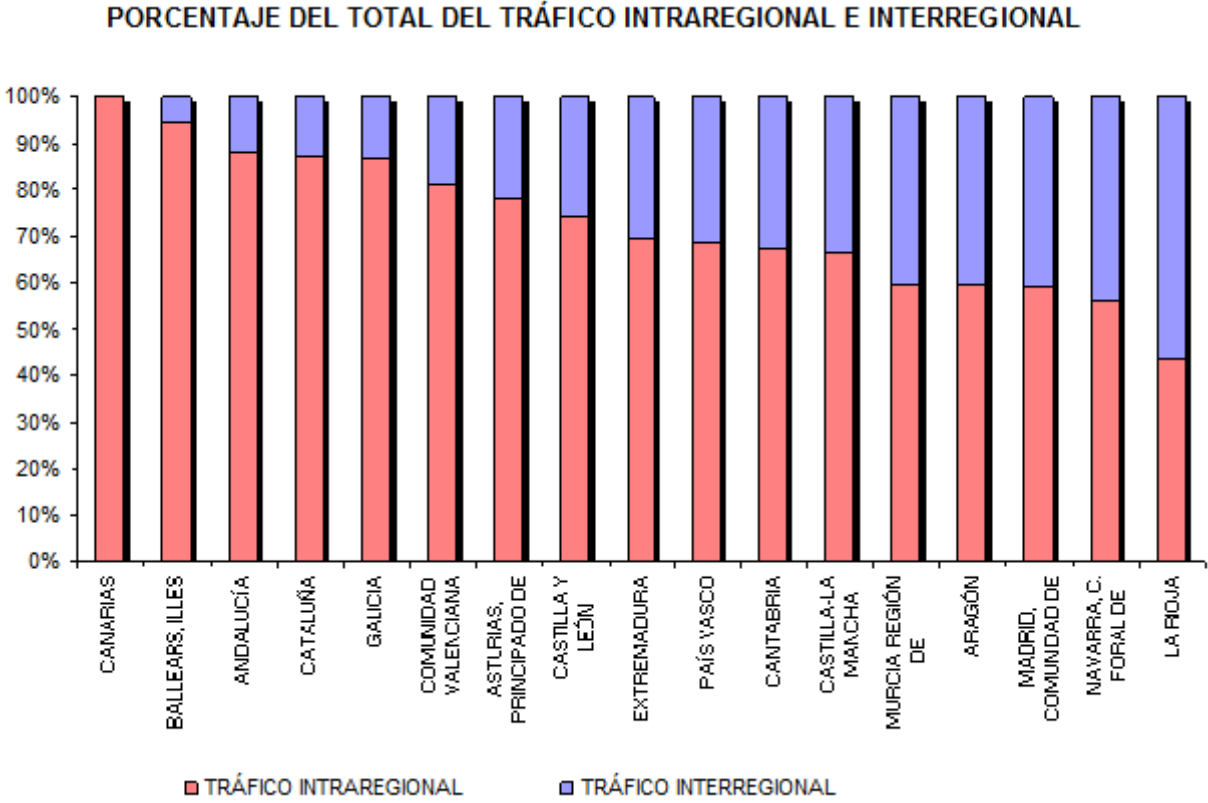


TONELADAS-KOLÓMETRO DE TRÁFICO INTERIOR GENERADA POR HABITANTE EN CADA COMUNIDAD AUTÓNOMA



La menor distancia recorrida por las mercancías en las Islas Canarias son una consecuencia evidente de la insularidad, de la lejanía y de la fragmentación del mercado ya que en las Islas

prácticamente el 100% de la carga es intracomunitaria y mucha de ella intra-insular, cosa que no ocurre ni siquiera en las Islas Baleares, tal y como muestra el gráfico adjunto.



Como se analizará más adelante, la estructura cuantitativa y cualitativa de la demanda es el origen de las diferencias esenciales entre la actividad de transporte por carretera en las Islas Canarias, mucho más que las diferencias en la oferta, donde las mismas deben interpretarse como un intento del sector de adaptarse a la realidad existente.

Sin embargo, la diferente naturaleza de la demanda que atienden los operadores canarios respecto a los operadores peninsulares tiene importantísimas repercusiones sobre las condiciones competitivas de las empresas, sobre sus costes unitarios, sobre sus ingresos,

sobre su rentabilidad, de igual modo que lo tendrá sobre las condiciones de los usuarios de acceder a unos servicios de calidad a precios comparables los peninsulares.

Las carreteras canarias experimentan unos tráficos intensos. El número de desplazamientos en relación con la población en Canarias es uno de los mayores de España, aunque la gran mayoría son desplazamientos de turistas y muy pocos desplazamientos de vehículos pesados.

Cuando se consideran las cargas efectivamente transportadas por carretera, la Comunidad Canaria pasa a ocupar el último lugar del conjunto de las regiones españolas, especialmente en términos de toneladas-kilómetro, mostrando no sólo la relativa escasa participación de la carretera en los desplazamientos de mercancías, sino la escasa distancia que recorren.

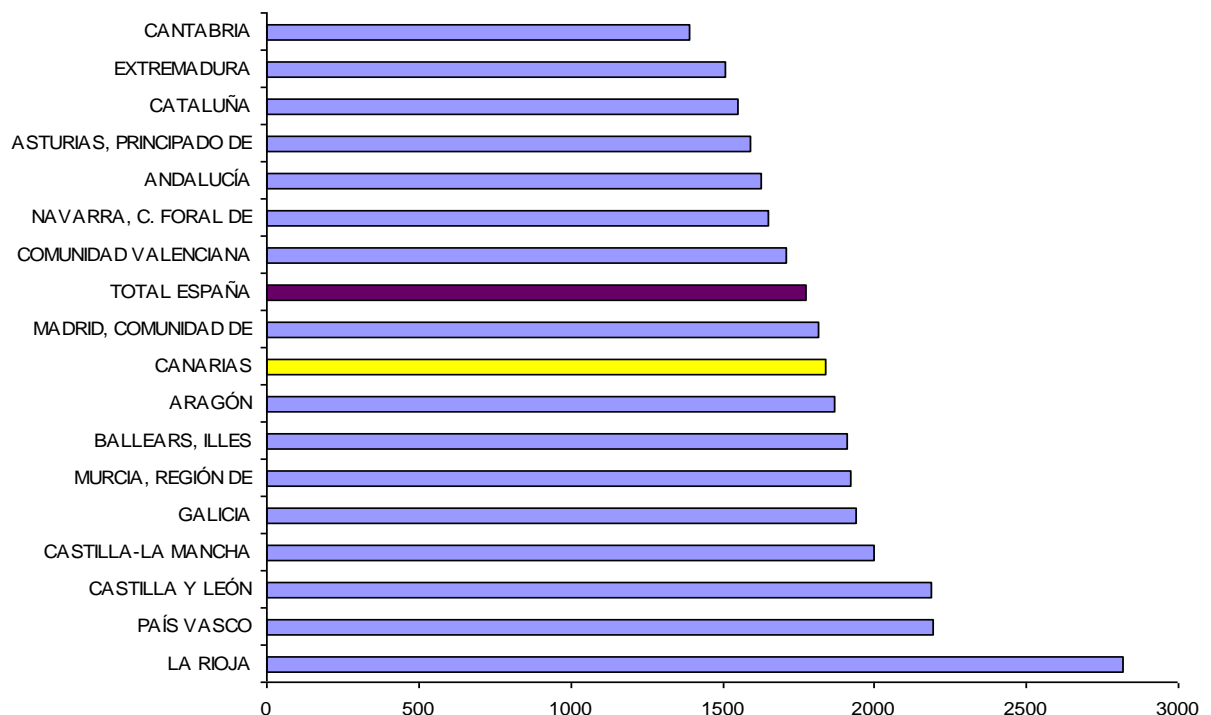
- Los desplazamientos de personas

Aunque se producen algunas diferencias esenciales entre los viajeros de carretera en Canarias y en el resto de España, estas no tienen, ni de lejos, la entidad de las diferencias que se producen en el transporte de mercancías, tal y como se muestra en los datos de la Encuesta de Movilidad de Personas residentes en España (MOVILIA 2000) realizada por la Dirección General de Programación Económica del Ministerio de Fomento y algunos de cuyos resultados se muestran a continuación:

NÚMERO DE DESPLAZAMIENTOS POR MODOS . AÑO 2000 EN MILES DE DESPLAZAMIENTOS

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Más de 10 min. a pie o bicicleta	Coche o moto	Autobús urbano y metro	Autobús interurbano	Tren
ANDALUCÍA	4.207,90	6.710,00	698,5	281,6	58,8
ARAGÓN	928,1	915,5	252,5	46,7	2
ASTURIAS, PRINCIPADO DE	677,6	707	86,2	90,4	37,9
BALLEARS, ILLES	663,9	1.001,30	67,7	21,5	3,3
CANARIAS	728,8	2.181,60	255,1	153,9	1,5
CANTABRIA	235,2	383,2	55,2	26	12,3
CASTILLA-LA MANCHA	1.753,50	1.531,80	43,1	77,1	28,2
CASTILLA Y LEÓN	2.548,90	2.250,00	228,1	102,8	18,5
CATALUÑA	3.648,60	4.672,10	1.237,30	223,3	399,1
COMUNIDAD VALENCIANA	2.352,50	4.381,90	461,8	135,3	61,4
EXTREMADURA	621,7	850,9	51,5	42,8	2,2
GALICIA	1.367,90	3.141,60	208,3	151,1	1,3
MADRID, COMUNIDAD DE	3.162,60	4.052,30	1.951,90	467,1	517,5
MURCIA, REGIÓN DE	816,3	1.410,10	91,1	48,9	8,1
NAVARRA, C. FORAL DE	267,7	518,3	93,3	19,8	0
PAÍS VASCO	1.965,50	1.785,80	343,9	197,2	139,2
LA RIOJA	453,5	287,6	21,5	15,8	0,1
TOTAL ESPAÑA	26.400,10	36.781,10	6.146,80	2.101,10	1.291,40

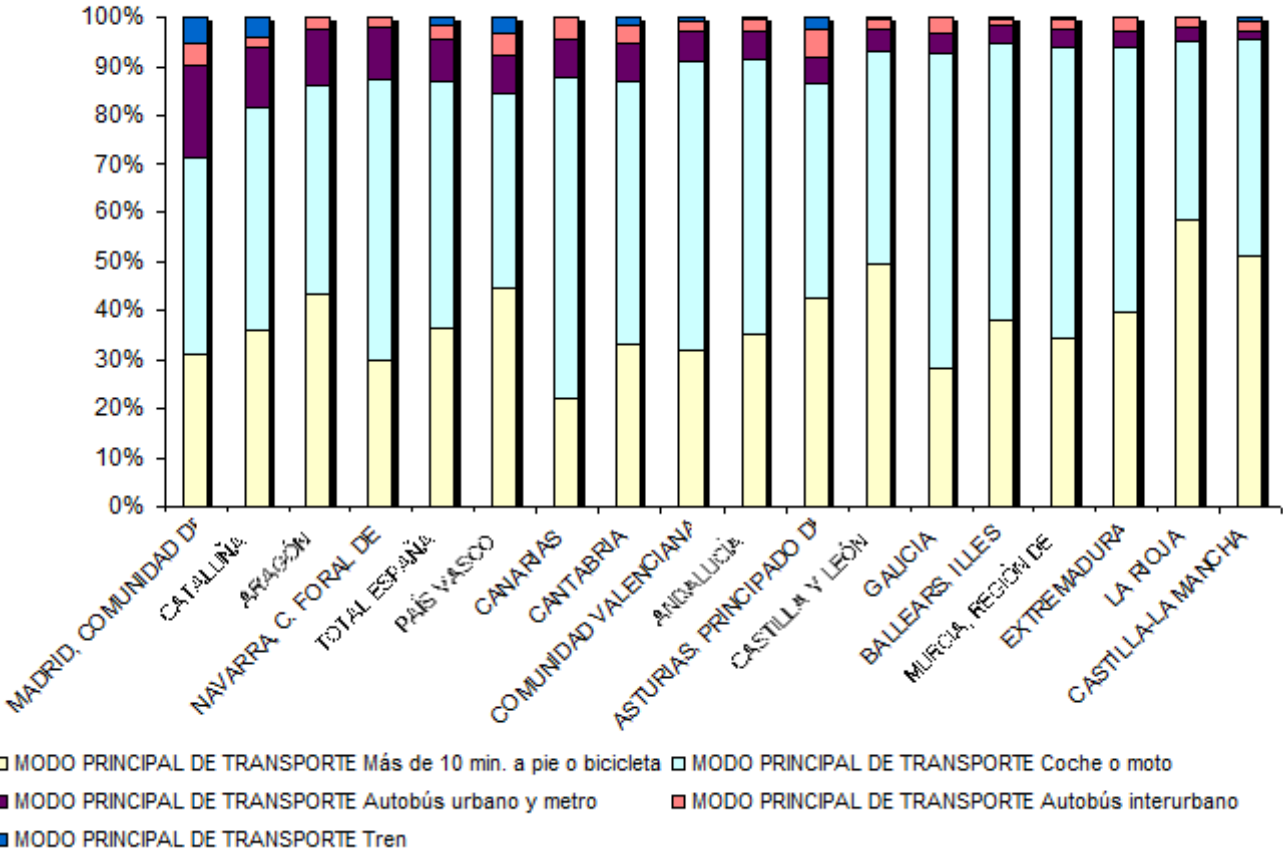
NÚMERO DE DESPLAZAMIENTOS POR CADA 1.000 HABITANTES



Los datos recogidos y ordenados a continuación en el gráfico adjunto muestran que los residentes canarios en su conjunto realizan anualmente un número de desplazamientos similar a los que se realizan en el conjunto del Estado. Esto es así ya que para los desplazamientos urbanos y de cercanías el transporte público colectivo es básicamente equiparable en Canarias y en cualquier otra área urbana española de dimensiones similares.

Para los desplazamientos interurbanos de larga distancia, la diferencia radica en la ausencia de líneas de largo recorrido por carretera y de ferrocarril que son compensados por la alta participación del medio aéreo para las conexiones con el resto de España y de Europa. Otra diferencia se produce igualmente en el transporte en coches turismos de larga distancia, que sin embargo no es objeto de estudio en este informe.

PARTICIPACIÓN RELATIVA DE LOS DIVERSOS MODOS EN LOS DESPLAZAMIENTOS TERRESTRES



En el gráfico anterior se muestra que **los desplazamientos de viajeros muestran en su reparto modal un comportamiento bastante equiparable al del resto del Estado**. Los desplazamientos a pie y en bicicleta son muy escasos y sin embargo los desplazamientos en vehículos turismos privado altos. Desaparecen los viajes en tren y los viajes en autobús interurbano y urbano muestran valores similares a la media nacional.

Las diferencias vistas en la demanda de transporte por carretera de mercancías no se reproducen con la misma intensidad en el caso del transporte de viajeros que muestra en términos generales un comportamiento bastante equiparable al del resto de España.

2.2 LA OFERTA AMPLIA

Pese a los bajos índices de demanda que en general presenta el transporte por carretera en Canarias, la oferta no parece corresponderse con esa baja demanda, al menos en lo que se refiere al número de vehículos, que es, para las categorías de vehículos industriales, de las mayores de España en relación con la población.

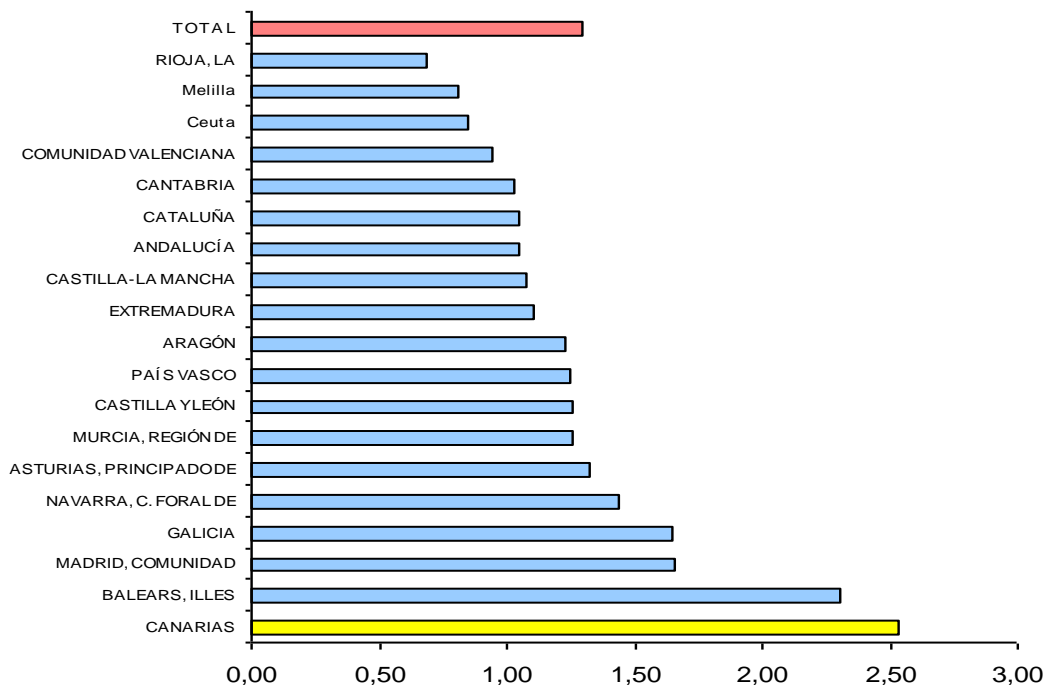
En la tabla y gráficos siguientes, se muestran los datos recogidos de las estadísticas de la Dirección General de Tráfico sobre el parque de vehículos existente a 31 de diciembre de 2003 en las diversas categorías en relación con la población de cada Comunidad Autónoma.

PARQUE DE VEHÍCULOS POR CADA 1.000 HABITANTES				
COMUNIDAD AUTÓNOMA	POBLACIÓN RESIDENTE	CAMIONES Y FURGONETAS	AUTOBUSES	TURISMOS
ANDALUCÍA	7.687.518	95	1,05	389
ARAGÓN	1.249.584	102	1,23	390
ASTURIAS, PRINCIPADO DE	1.073.761	71	1,32	399
BALEARS, ILLES	955.045	111	2,30	594
CANARIAS	1.915.540	148	2,53	429
CANTABRIA	554.784	80	1,03	423
CASTILLA-LA MANCHA	1.848.881	122	1,08	391
CASTILLA Y LEÓN	2.493.918	93	1,26	418
CATALUÑA	6.813.319	101	1,05	438
COMUNIDAD VALENCIANA	4.543.304	100	0,94	450
EXTREMADURA	1.075.286	102	1,11	397
GALICIA	2.750.985	75	1,65	453
MADRID, COMUNIDAD	5.804.829	86	1,66	493
MURCIA, REGIÓN DE	1.294.694	101	1,26	426
NAVARRA, C. FORAL DE	584.734	115	1,43	436
PAÍS VASCO	2.115.279	76	1,25	403
RIOJA, LA	293.553	116	0,68	370
Ceuta	74.654	68	0,84	496
Melilla	68.016	107	0,81	427
T O T A L	43.197.684	97	1,30	433

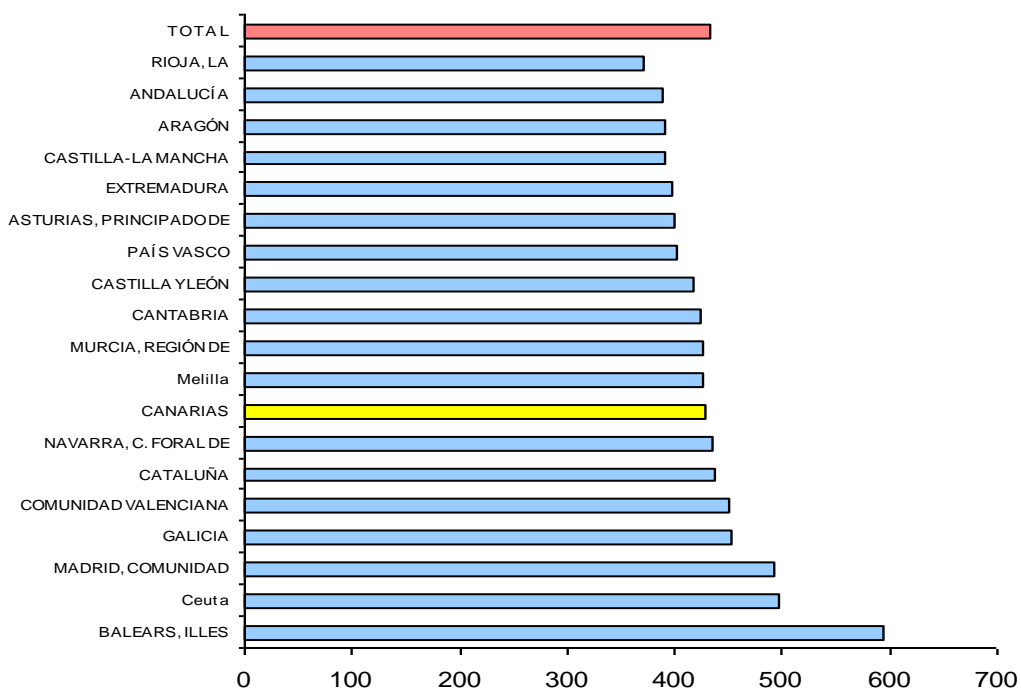
Sorprende que tanto para los vehículos de transporte de mercancías como para los de transporte colectivo de viajeros, la Comunidad Canaria es la que tiene un parque de vehículos mayor en relación con su población superando a la media nacional en un 20% aproximadamente para camiones y furgonetas y en un 60% en el caso de los autobuses. Sin embargo para los vehículos turismos el parque de Canarias se muestra en valores similares a los del resto de España.

Este hecho resulta sorprendente y paradójico, por cuanto es en las categorías en las que se registra más tráfico (turismos particulares) donde el parque es menor, mientras que para las mercancías donde el tráfico es muy pequeño en relación con el resto de España, la flota, sorprendentemente, es la mayor de España. Para el caso de los autobuses se carece de datos para el tráfico discrecional que se supone alto, la oferta de autobuses es igualmente alta. Los siguientes gráficos muestran las intensidades de la oferta de vehículos en relación con la población residente:

RELACIÓN DE PARQUE DE AUTOBUSES POR CADA 1,000 HABITANTES (31 DIC DE 2003)



RELACIÓN DE PARQUE DE TURISMOS POR CADA 1,000 HABITANTES (31 DIC DE 2003)



En opinión del equipo de trabajo, la correcta interpretación de **esta aparente inconsistencia entre el comportamiento de la oferta y la demanda de las diversas categorías del transporte por carretera es uno de los elementos críticos para la correcta comprensión del sector en las Islas Canarias, así como para la implementación de las medidas adecuadas para garantizar un servicio eficiente a los cargadores y viajeros y un sector productivo saneado.**

No en vano la falta de adecuación de oferta y demanda es el eje de las propuestas políticas que se plantean.

La información recogida sobre el comportamiento de la oferta (número de vehículos) y la demanda (carga y personas transportadas) en las Islas Canarias, muestran que ambas magnitudes aparentemente no guardan correspondencia.

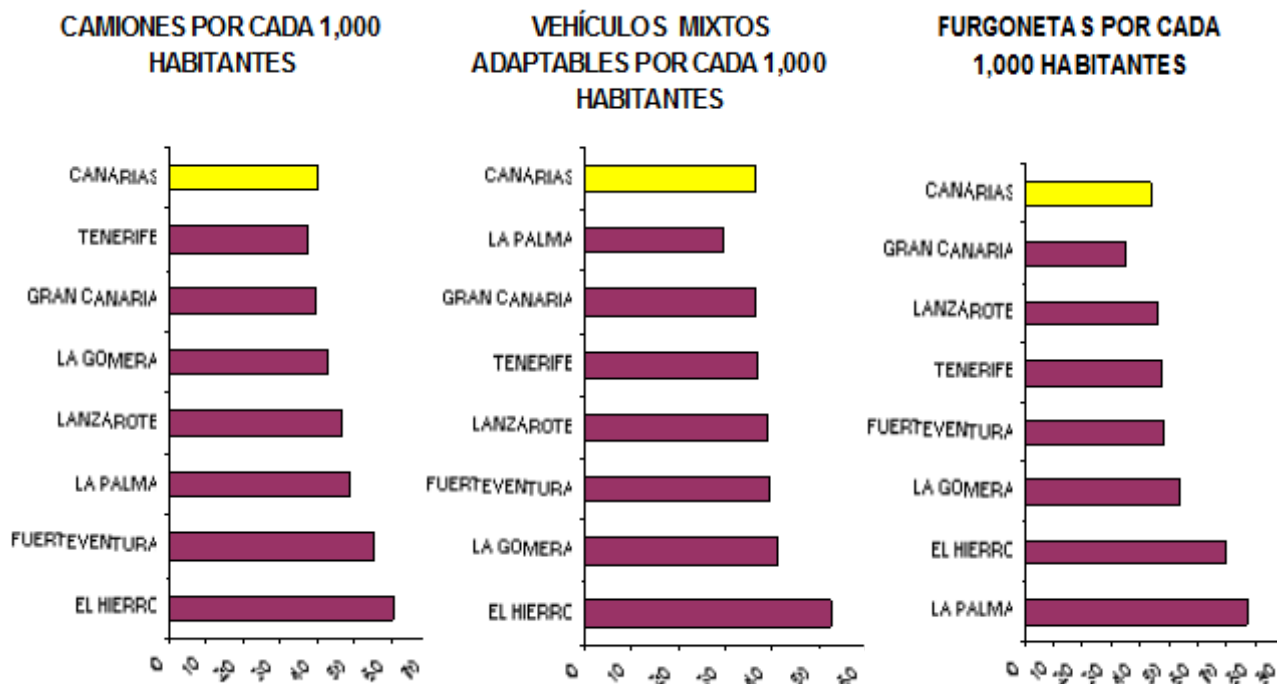
Mientras que el tráfico de mercancías es el menor de todas las regiones españolas en términos relativos, la oferta es la mayor. Para el transporte de personas los datos son menos concluyentes pero parece que la alta oferta responde a una demanda intensa de servicios discrecionales.

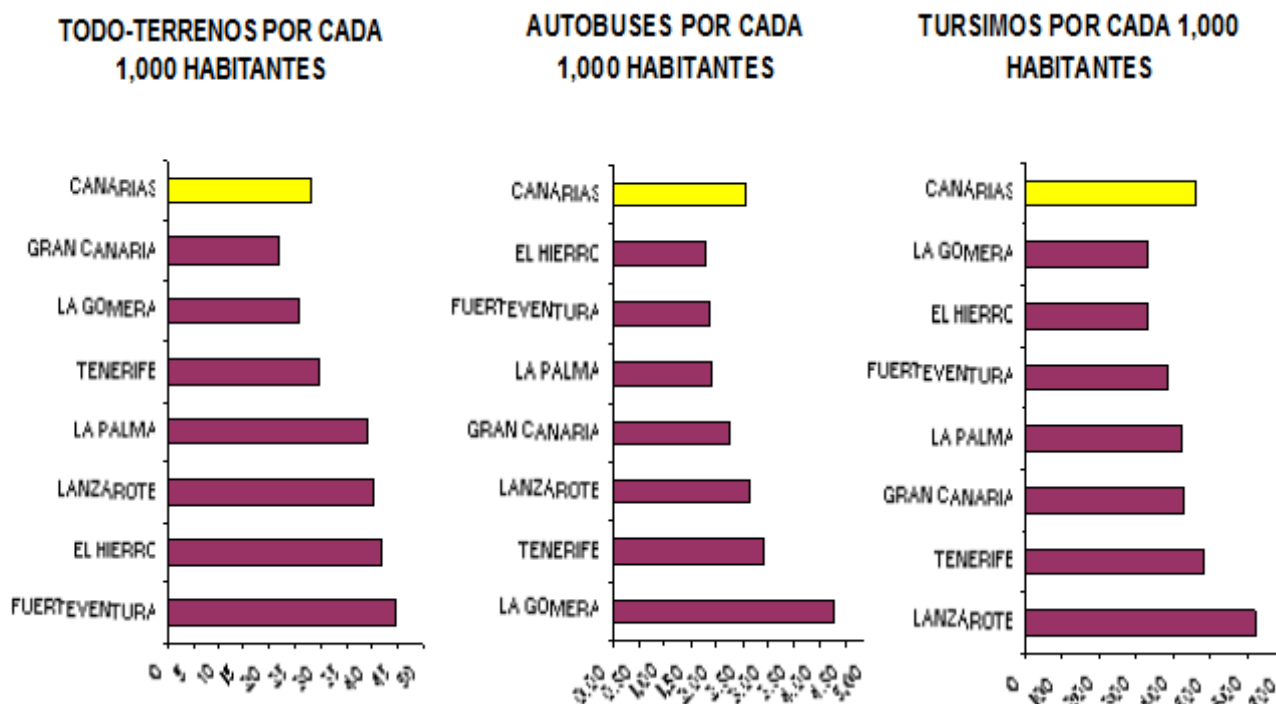
La interpretación adecuada de esta aparente inconsistencia es la clave de una correcta comprensión del sector y la base para el diseño de medidas de políticas bien orientadas y efectivas.

- Aspectos diferenciales por islas

Interesa conocer los aspectos diferenciales por islas, de manera que se pueda estimar si existe alguna relación con el tamaño, el aislamiento y la lejanía. Las siguientes tablas y gráficos recogen los datos del Anuario Estadístico de la Comunidad Canaria (ISTAC) que segrega las flotas de las 7 islas. Los datos se ofrecen en relación con la población residente.

VEHÍCULOS POR CADA 1.000 HABITANTES EN LAS DIFERENTES ISLAS							
	POBLACIÓN	CAMIONES	VEHÍCULOS MIXTOS ADAPTABLES	FURGONETAS	TODO-TERRENOS	AUTOBUSES	TURISMOS
LANZAROTE	116.782	47	39	46	40	2,63	624
FUERTEVENTURA	79.986	56	40	48	45	1,89	387
GRAN CANARIA	790.360	40	36	35	22	2,29	429
TENERIFE	812.839	37	37	47	30	2,91	486
LA GOMERA	21.220	43	41	54	26	4,29	329
LA PALMA	84.282	49	29	77	39	1,93	422
EL HIERRO	10.071	61	53	70	42	1,79	330
CANARIAS	1.915.540	40	37	44	28	2,56	461





Se observa una correlación negativa entre el número de vehículos y el tamaño de las islas: las islas más pequeñas poseen las flotas proporcionales mayores.

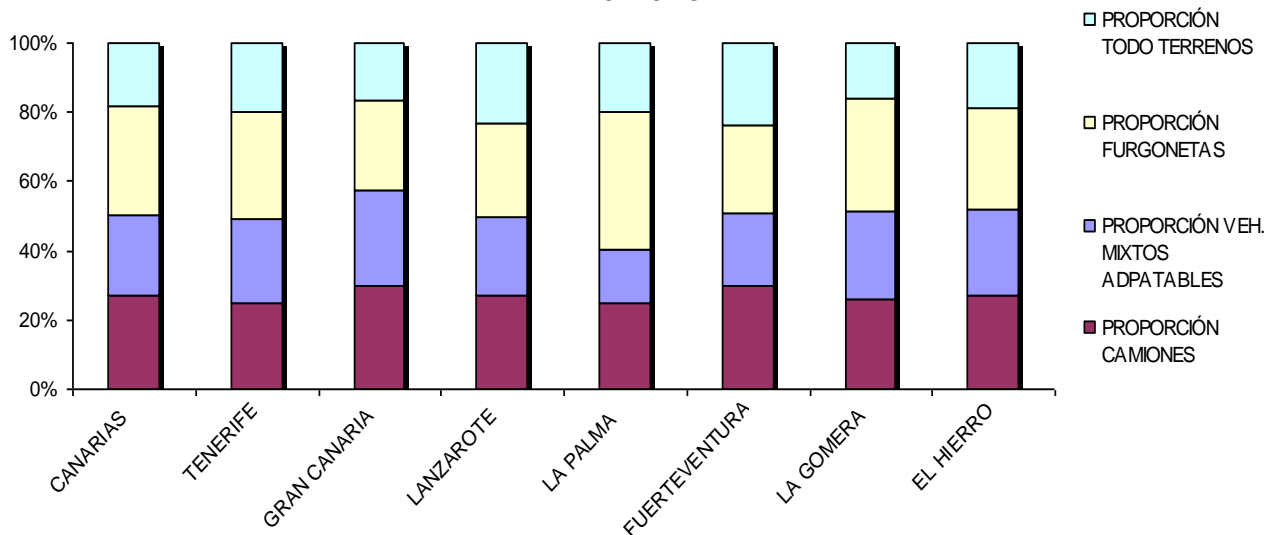
Es decir, **la falta de correspondencia entre oferta y demanda, característica del sector de transporte de mercancías en las islas Canarias y que se apuntaba anteriormente se acentúa en el caso de las islas menores, poniendo claramente de manifiesto que esta falta de correspondencia se encuentra vinculada con la insularidad.** Será por lo tanto en este hecho en el que habrá que basar su interpretación.

Presenta finalmente interés, en el análisis diferenciado por islas, comprobar cuál es la participación proporcional de los diversos tipos de vehículos para el transporte de mercancías, tal y como se reproduce en la siguiente tabla y gráfica.

PARTICIPACIÓN DE LOS DIVERSOS TIPOS DE VEHÍCULOS DE MERCANCÍAS SOBRE EL TOTAL

	CAMIONES	VEHICULOS MIXTOS ADAPTABLES	FURGONETAS	TODO-TERRENOS
CANARIAS	26,94%	23,50%	31,05%	18,51%
TENERIFE	24,73%	24,33%	31,24%	19,70%
GRAN CANARIA	29,94%	27,31%	26,27%	16,48%
LANZAROTE	27,13%	22,74%	26,78%	23,34%
LA PALMA	25,07%	15,08%	39,78%	20,07%
FUERTEVENTURA	29,71%	21,01%	25,56%	23,71%
LA GOMERA	26,06%	25,29%	32,87%	15,78%
EL HIERRO	27,15%	24,61%	29,30%	18,94%

PARTICIPACIÓN RELATIVA DE LOS DIVERSOS TIPOS DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS



Los datos no permiten extraer ninguna conclusión definitiva, ya que no se aprecia realmente ninguna pauta de composición de la flota diferenciada por islas. Quizás una mayor participación de los todo-terrenos en determinadas islas y la presencia de furgonetas un poco más intensa en las islas menores. En ambos casos se trataría de adaptaciones de la oferta a la naturaleza precisa de la demanda en cada isla.

- Evolución de la oferta

Se aborda finalmente en el análisis de la oferta, cuál ha sido la evolución de la misma en los últimos años tanto a escala agregada como diferenciada por islas y por tipos de vehículos. Los datos que se muestran en las tablas siguientes indican que en los últimos años las tasa de crecimiento del parque de vehículos en las Islas Canarias superan ligeramente a los del resto de España, especialmente en las categorías de vehículos de mercancías y de autobuses. **No existe, por lo tanto, una tendencia a la convergencia en la relación oferta-demanda entre Canarias y el resto del Estado.** Más bien al contrario, la desproporción relativa entre oferta y demanda en Canarias se incrementa.

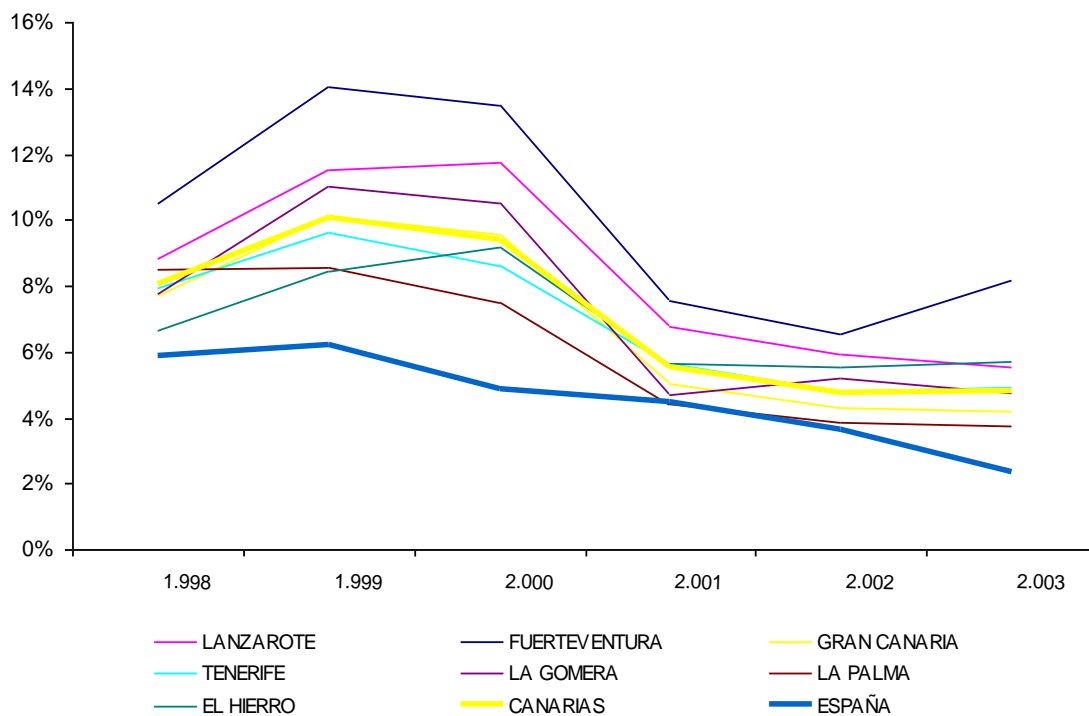
PARQUE DE CAMIONES Y FURGONETAS									
	LANZAROTE	FUERTE- VENTURA	GRAN CANARIA	TENERIFE	LA GOMERA	LA PALMA	EL HIERRO	CANARIAS	ESPAÑA
1997	12.444	8.479	71.062	82.212	2.280	11.521	1.522	189.520	3.205.974
1998	13.543	9.373	76.536	88.765	2.457	12.499	1.623	204.796	3.393.446
1999	15.106	10.688	84.284	97.298	2.728	13.567	1.760	225.431	3.604.972
2000	16.882	12.127	92.362	105.694	3.015	14.585	1.921	246.586	3.780.221
2001	18.028	13.045	97.037	111.680	3.157	15.230	2.030	260.207	3.949.001
2002	19.102	13.900	101.199	117.075	3.322	15.821	2.142	272.561	4.091.875
2003	20.163	15.037	105.452	122.868	3.480	16.410	2.264	285.674	4.188.910

PARQUE DE AUTOBUSES									
	LANZAROTE	FUERTE- VENTURA	GRAN CANARIA	TENERIFE	LA GOMERA	LA PALMA	EL HIERRO	CANARIAS	ESPAÑA
1997	245	107	1.756	2.043	74	129	16	4.370	50.035
1998	302	118	2.769	2.033	86	130	14	5.452	51.805
1999	361	120	1.791	2.142	81	147	16	4.658	53.540
2000	362	134	1.785	2.162	96	154	14	4.707	54.732
2001	360	137	1.770	2.152	106	154	14	4.693	56.146
2002	367	148	1.786	2.201	94	162	16	4.774	56.953
2003	307	151	1.811	2.364	91	163	18	4.905	55.993

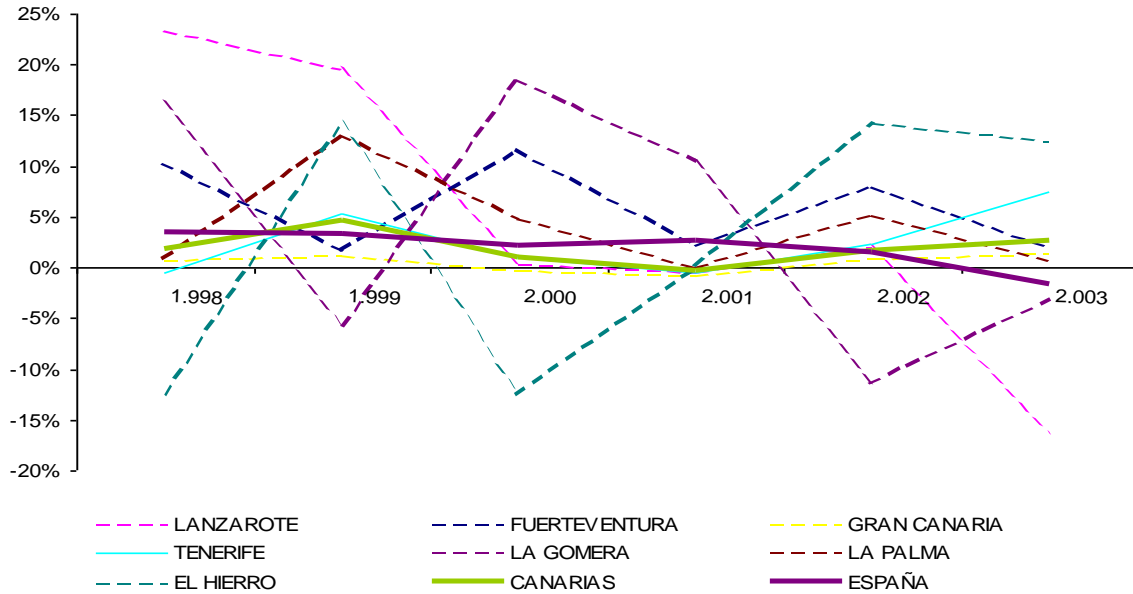
PARQUE DE TURISMOS									
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

	LANZAROTE	FUERTE-VENTURA	GRAN CANARIA	TENERIFE	LA GOMERA	LA PALMA	EL HIERRO	CANARIAS	ESPAÑA
1997	54.169	21.986	280.609	311.575	5.402	28.583	2.429	704.753	15.297.366
1998	59.323	24.137	292.671	329.218	5.723	29.872	2.595	743.539	16.050.057
1999	63.812	26.389	307.465	347.152	6.159	31.508	2.771	785.256	16.847.397
2000	67.000	28.174	317.025	359.953	6.246	32.808	2.839	814.045	17.449.235
2001	69.048	28.468	323.960	371.288	6.449	33.688	3.001	835.902	18.150.880
2002	71.085	29.226	331.445	383.665	6.706	34.695	3.129	859.951	18.732.632
2003	72.899	30.925	339.163	394.934	6.974	35.604	3.324	883.823	18.688.320

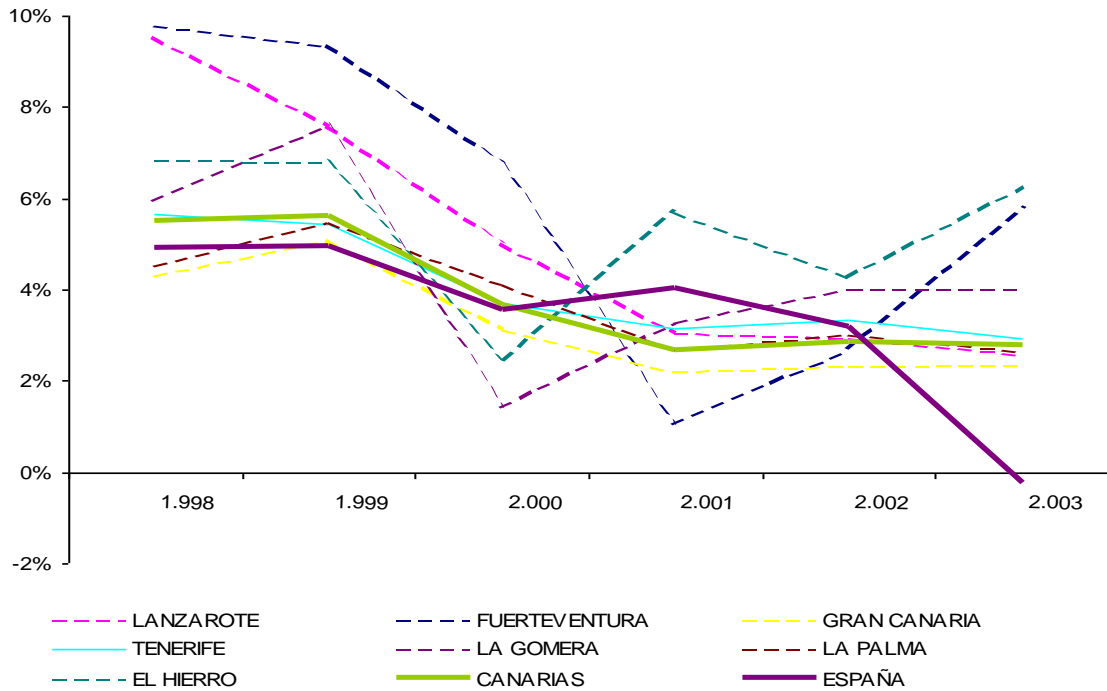
EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS. TASA DE VARIACIÓN ANUAL DE CAMIONES Y FURGONETAS



EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS. TASA DE VARIACIÓN ANUAL DE AUTOBUSES



EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS. TASA DE VARIACIÓN ANUAL DE TURISMOS



La desproporción existente entre oferta y demanda en Canarias para los tráficos de mercancías por carretera se acentúa para las islas menores, mostrando que el hecho de la insularidad se encuentra en el fondo de la cuestión.

Por otra parte, en los últimos años no se aprecia una tendencia a la disminución de esta aparente desproporción, al contrario, la misma se está consolidando, cuando no incrementándose.

2.3 LOS SERVICIOS PRESTRADOS

Uno de los aspectos más sobresalientes y significativos de la actividad del transporte por carretera en las Islas Canarias es la **relativa abundancia de las autorizaciones a empresas para que realicen privadamente sus actividades de transporte, así como de vehículos de toda clase dedicados al transporte de mercancías de servicio privado.**

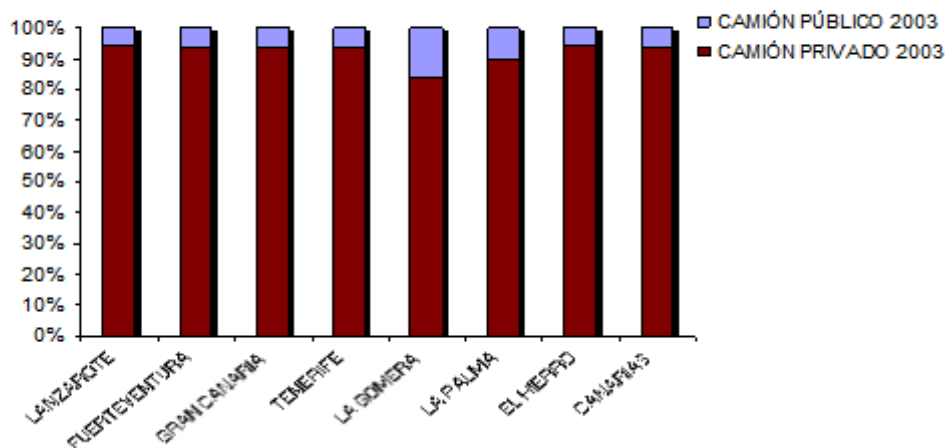
Excepto para el caso de los autobuses – donde a pesar de todo, existe una considerable proporción de autobuses dedicados al servicio privado, – para las categorías de camiones y furgonetas los vehículos catalogados como de servicio privado son clara mayoría, de acuerdo con los datos ofrecidos por el Instituto Canario de Estadística en su anuario de 2004.

La preponderancia de los vehículos de servicio privado es especialmente señalada en el caso de las furgonetas, que constituyen su práctica totalidad, tal y como se recoge en la tabla y los gráficos adjuntos:

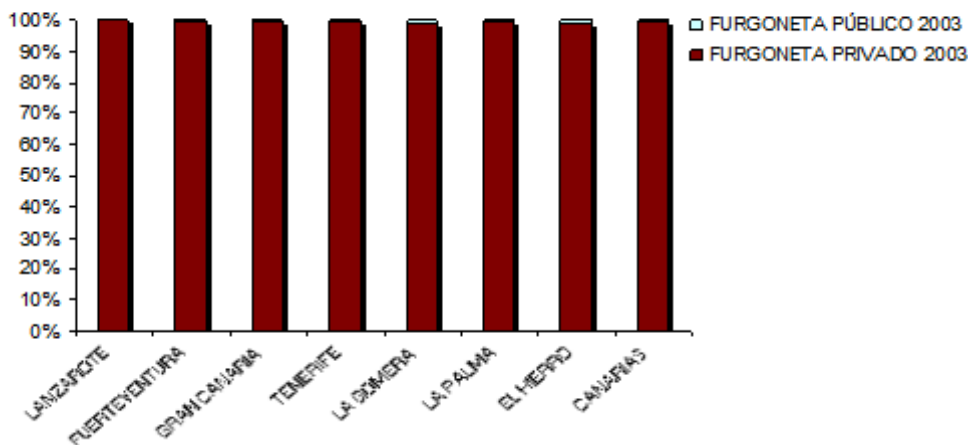
PARTICIPACIÓN DE LOS DIVERSOS TIPOS DE VEHÍCULOS DE MERCANCÍAS SOBRE EL TOTAL						
ISLA	CAMIÓN		FURGONETA		AUTOBÚS	
	PRIVADO 2003	PÚBLICO 2003	PRIVADO 2003	PÚBLICO 2003	PRIVADO 2003	PÚBLICO 2003
LANZAROTE	9.134	520	9.644	23	32	273
FUERTEVENTURA	7.075	482	7.409	28	17	133
GRAN CANARIA	54.681	3.981	53.535	387	121	1.668
TENERIFE	55.597	3.716	64.198	323	185	2.158

LA GOMERA	1.498	279	1.652	17	4	87
LA PALMA	5.891	658	9.701	48	6	149
EL HIERRO	1.073	63	1.099	9	0	18
CANARIAS	134.949	9.699	147.238	835	365	4.486

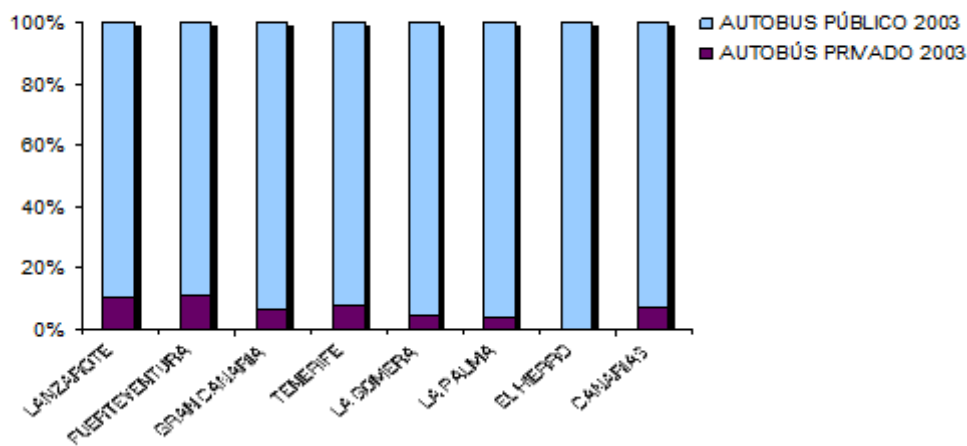
PROPORCIÓN DE VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO Y SERVICIO PRIVADO POR ISLAS. CAMIONES



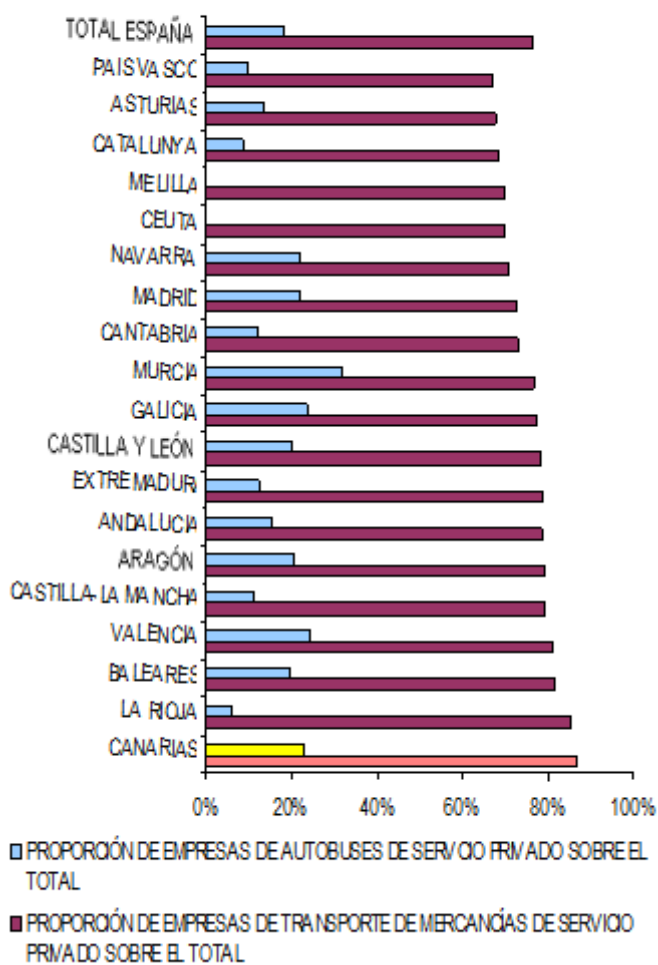
PROPORCIÓN DE VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO Y SERVICIO PRIVADO POR ISLAS. FURGONETAS



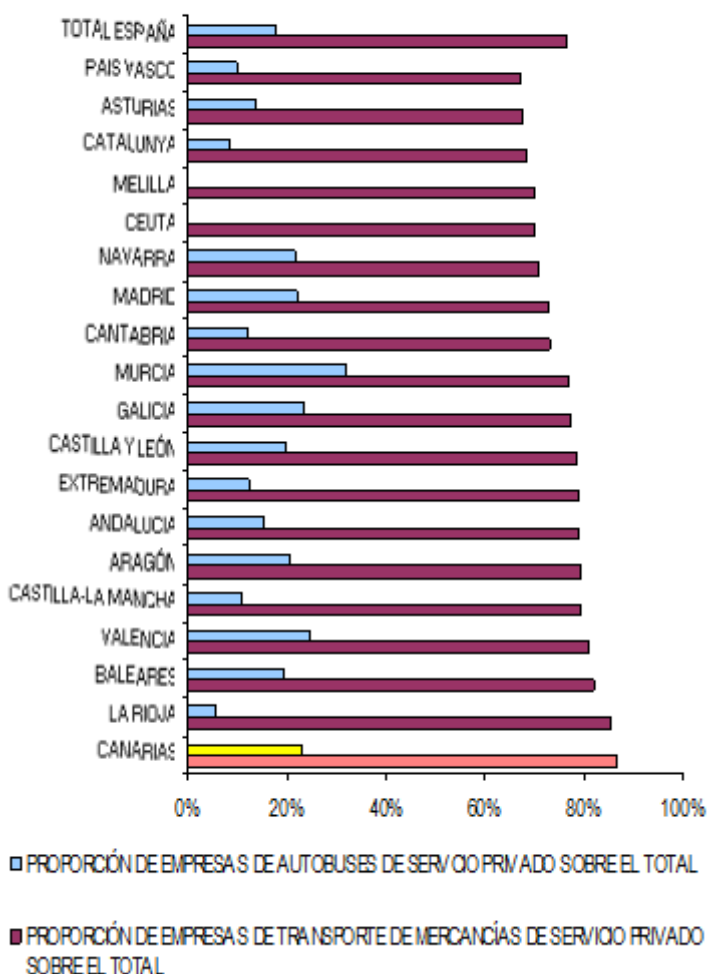
PROPORCIÓN DE VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO Y SERVICIO PRIVADO POR ISLAS. AUTOBUS



PROPORCIÓN SOBRE EL TOTAL DE EMPRESAS AUTORIZADAS DE SERVICIO PRIVADO



PROPORCIÓN SOBRE EL TOTAL DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS DESTINADOS AL SERVICIO PRIVADO



Tanto los datos referidos a empresas como a vehículos, la proporción de las autorizaciones de servicio privado en las Islas Canarias supera a la media nacional en todos los casos y ocupa en todo caso una de las proporciones más altas de todas las Comunidades Autónomas Españolas, según se muestra en los gráficos anteriores y en la tabla siguiente con los datos del Registro General de Transportistas a referidos a 28 de febrero de 2005:

PROPORCIÓN DE LAS AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE POR CARRETERA EN RÉGIMEN DE SERVICIO PRIVADO				
COMUNIDAD AUTÓNOMA	EMPRESAS		VEHÍCULOS	
	AUTOBUSES	MERCANCÍAS	AUTOBUSES	MERCANCÍAS
ANDALUCIA	15,41%	78,76%	3,76%	71,34%
ARAGÓN	20,56%	79,30%	3,00%	68,27%
ASTURIAS	13,64%	67,67%	2,21%	61,73%
BALEARES	19,53%	81,71%	2,37%	69,31%
CANARIAS	22,87%	86,56%	3,67%	80,46%
CANTABRIA	12,12%	72,94%	1,56%	67,42%
CASTILLA Y LEÓN	19,72%	78,20%	3,99%	70,37%
CASTILLA-LA MANCHA	10,84%	79,32%	2,82%	71,89%
CATALUNYA	8,60%	68,37%	1,22%	63,17%
CEUTA	0,00%	70,11%	0,00%	57,74%
EXTREMADURA	12,50%	78,75%	3,31%	69,73%
GALICIA	23,49%	76,99%	4,30%	71,26%
LA RIOJA	5,88%	85,31%	1,46%	77,59%
MADRID	21,98%	72,47%	5,53%	64,51%
MELILLA	0,00%	70,00%	0,00%	75,45%
MURCIA	31,71%	76,75%	5,56%	63,42%
NAVARRA	21,54%	70,67%	2,17%	64,29%
PAIS VASCO	9,89%	67,11%	1,73%	61,86%
VALENCIA	24,52%	80,77%	3,91%	66,21%
TOTAL ESPAÑA	17,88%	76,30%	3,55%	68,06%

La abundancia de vehículos que se destinan al servicio privado, es decir, que tienen un uso exclusivo para una determinada empresa y por lo tanto se excluyen de los mecanismos de mercado público, así como la abundancia de empresas que deciden internalizar sus actividades de transporte en vez de realizarlas mediante la contratación de los servicios en el mercado, constituye una clara indicación de la relativa debilidad del mercado público de transporte de mercancías por carretera en la Islas Canarias.

El mercado abierto se muestra incapaz, en muchos casos, de ofrecer un servicio adecuado a las empresas, y estas acaban decidiéndose por producir sus propios portes, a pesar de no ser su actividad principal. Este es un hecho que no es exclusivo de las

Islas Canarias, por supuesto, pero que en las Islas se produce con mucha mayor intensidad.

En realidad la abundancia de servicios privados en la actividad puede interpretarse como un síntoma de la baja adaptación de la oferta y un barómetro de la salud del servicio público de transporte por carretera.

En las Islas Canarias, la proporción de empresas y vehículos autorizados a realizar servicios privados de transporte supera en bastante proporción a la media nacional.

Este hecho es indicativo de la debilidad del servicio público para tender satisfactoriamente las necesidades de transporte de las empresas canarias, lo que puede tener cierta relación con el tamaño reducido del mercado (la insularidad)

2.4 LA VISIÓN DEL SECTOR

El sector comparte la visión de que se produce un desequilibrio fuerte entre oferta y demanda en las islas señalando como causas de la baja demanda la ausencia de una industria exportadora o importadora que utilice la carretera, la ausencia de tráfico en tránsito y la naturaleza de la carga exclusivamente local de las mercancías transportadas por carretera.

La abundancia de vehículos tendría su origen en la falta de regulación sobre el acceso al mercado, en la atomización empresarial y la baja demanda, que hace que abunden los trayectos en vacío. Se señala el caso particular de la escasez de espacio insalvable en las islas que hace que las empresas pequeñas utilicen las terminales de los clientes o de los puertos

como depósitos para las cabezas tractoras y para los remolques. Existen por lo tanto varios semiremolques por cabeza tractora.

Las principales consecuencias que identifica el sector como resultados de este desequilibrio entre oferta y demanda son por un lado la falta de aprovechamiento de las economías de escala a través de la coordinación de las flotas o de otros recursos. Al final la situación repercute en los beneficios del sector que se reducen hasta “niveles de subsistencia”, se señala como ejemplo que la mayoría de las empresas eliminan las dotaciones para la amortización u renovación de las flotas, como autoengaño para obtener alguna rentabilidad.

Las empresas reducen sus niveles de inversión en aspectos como investigación, tecnologías, sistemas de gestión de recursos y flotas, y sistemas de información, calidad, formación, seguridad, normativa, optimización empresarial etc. Además extienden la vida útil de los vehículos, con frecuencia se adquieren vehículos usados de la península.

Las consecuencias son la generalización de flotas anticuadas, los altos costes medios y un sector industrial afectado de una debilidad estructural por su atomización frente a la globalización de operadores internacionales de los que depende su demanda: turoperadores, navieras, operadores logísticos, etc.

La debilidad del sector se refleja en aspectos como el retraso en la incorporación de avances técnicos y la escasa capacidad de influencia y negociación sobre los decisores finales de transporte. Además se cita que los propios operadores poseen escaso conocimiento del entramado de las cargas y de sus costes y responsabilidades.

Sin embargo se matizan dos aspectos que se señalan en este estudio. El primero es la capacidad que se dispone de trasladar los altos costes a los precios. Al contrario la “competencia encarnizada” impide a los operadores resarcirse por los sobre-costes y asumen todo el sobre-coste mediante una reducción de sus márgenes. Se aporta el dato de que los precios están un 15% de las tarifas de referencia publicadas por el Gobierno en 1997.

Tampoco se está de acuerdo con la idea de que existan servicios desatendidos, o al menos que este sea una situación generalizada. Sí se señala la costumbre de los cargadores de solicita los servicios (entrega o recogida) para el día siguiente lo que dificulta grandemente la planificación y gestión eficiente de las flotas, ocasionado puntualmente que algún servicio no se pueda atender.

Igualmente se critica el sistema de subvenciones que se considera escasamente dotado, disperso, localista y poco efectivo a la hora de compensar las desventajas de la industria y producir un verdadero efecto regenerador del sector.

2.5 LA INTERPRETACIÓN DE LOS DESEQUILIBRIOS OFERTA-DEMANDA

La falta de correspondencia existente entre la demanda y la oferta en el transporte de mercancías por carretera en las Islas Canarias constituye el hecho más relevante que la insularidad ocasiona sobre la actividad. Esto es así porque la estructura de producción interna de cada empresa se parece mucho a la de las empresas peninsulares, y la abundancia en el número de empresas no es más que un reflejo directo de la abundancia en el número de vehículos.

La desproporción señalada consiste en que las Islas Canarias son la Comunidad Autónoma con la menor demanda proporcional (toneladas y toneladas kilómetros transportadas) en relación con la población. Y sin embargo posee la mayor flota de todas las regiones en relación con su población. Para los turismos se produce la relación inversa: tasa de motorización media y demanda alta. Para los autobuses la relación se encuentra más equilibrada. Canarias es la región con mayor número proporcional de autobuses pero se supone que la demanda de servicios discrecionales es igualmente muy alta.

	DEMANDA	OFERTA
MERCANCÍAS	BAJA: Muchos viajes Pocas mercancías en cada viaje Poca distancia cada trayecto	ALTA: Muchos vehículos Muchas empresas Muchas empresas que se prestan su servicio Vehículos de menor "tamaño"
VIAJEROS	MEDIA-ALTA: Demanda normal para servicios regulares Sin datos para viajeros discrecionales pero previsiblemente muy alta.	ALTA: Muchos autobuses Muchas empresas.
TURISMOS PARTICULARES	ALTA: Muchos desplazamientos en vehículos turismos	MEDIA: Número normal de vehículos turismos.

2.5.1 Las causas de la baja demanda

La baja demanda se origina como consecuencia, fundamentalmente, de unas condiciones del entorno que resultan particularmente favorables a los modos marítimo y aéreo y desfavorables para el modo terrestre, como es evidente.

Es para los tráficos de distancias intermedias 200-2000 kilómetros, que en entornos continentales son generalmente captados por los operadores terrestres de carretera, donde se origina el pobre comportamiento de la carretera en cuanto a captura de tráficos. Estos tráficos por motivos evidentes no son accesibles a los operadores de transporte y se desplazan masivamente al medio marítimo.

La insularidad, la multi-insularidad y la lejanía, son hechos inalterables, que no serán corregidos mediante ninguna política pública, y que imponen limitaciones a determinados transportes por carretera a cambio de proporcionar ventajas al transporte marítimo y aéreo.

Por lo tanto, la baja demanda de transportes terrestres tiene una contrapartida positiva que es la alta demanda de servicios de transporte marítimo. No se puede, en este sentido, ignorar las orientaciones generales que la Política Europea de Transportes formula sobre el reequilibrio de los modos de transporte, que propone potenciar el modo marítimo y ferroviario sobre la carretera, dada su eficiencia energética y ambiental.

Además, la desventaja inicial del transporte por carretera, se ve, en la práctica, reforzada por el desarrollo de las actividades. Es bien conocido que una oferta amplia de servicios de transporte posee importantes ventajas tanto para los operadores como para los usuarios. Las empresas poseen ventajas de poder reducir costes al optimizar el rendimiento de sus flotas, su personal y de sus recursos, pueden incorporar innovaciones técnicas y renovar sus flotas con frecuencia. Los usuarios, por su parte, se benefician de mayores frecuencias y destinos y por lo tanto de

una oferta más adaptada a sus necesidades además de unos menores precios. **Estas ventajas del tamaño que se producen para productores y usuarios, son características en las Islas Canarias de los servicios marítimos y aéreos y no de los servicios terrestres que se ven claramente limitados.**

El tamaño actúa, por lo tanto, como un elemento multiplicador de la desventaja inicial que posee el modo terrestre frente al marítimo o al aéreo como consecuencia de la insularidad agrandando la desventaja de partida.

Las causas de que la demanda de transporte de mercancías por carretera sea baja en las Islas Canarias tienen su origen en las condiciones físicas y geográficas del entorno, que benefician a los modos marítimo y aéreo en detrimento del modo terrestre.

Sobre esta situación inicial e inalterable de partida, se produce un efecto multiplicador como consecuencia de las ventajas que para las empresas y los usuarios tiene la dimensión del servicio. En otros entornos este efecto del tamaño beneficia al modo terrestre y en Canarias, sin embargo, beneficia a los usuarios y empresas de los modos aéreo y marítimo.

2.5.2 Las causas de la alta oferta

La existencia de una alta oferta de vehículos de transporte en un mercado donde se trasladan por carretera pocas mercancías y además lo hacen durante trayectos cortos, implica que **los vehículos, en primer lugar, se encuentran durante mucho tiempo sin circular**, bien sea esperando a ser atendidos, efectuando operaciones de carga o descarga o simplemente

inactivos. Por otra parte implica que durante los tiempos en que se encuentran circulando, al menos una parte sustancial de los mismos, lo hacen con menos cargas que las que son capaces de transportar.

La cuestión clave que aparece es:

¿Por qué las empresas canarias disponen de una flota tan amplia para atender una demanda tan pequeña?

En este punto, las interpretaciones son menos unánimes y los propios protagonistas han sido preguntados sobre la cuestión. La imposibilidad de la oferta de adoptar un tamaño por debajo de un umbral mínimo (indivisibilidad de la oferta) es un aspecto esencial en la desproporción existente entre oferta y demanda.

En todo caso puede afirmarse que los principales aspectos implicados en la alta oferta son:

1. La abundancia de vehículos adscritos al **servicio privado**. Estos vehículos, muchas veces trabajan para empresas pequeñas y quedan excluidos para usos alternativos, ocasionando que tengan una intensidad de uso baja.
2. La abundancia de **trayectos cortos**, donde las velocidades comerciales medias suelen ser menores, los tiempos de espera más altos, las operaciones de carga y descarga proporcionalmente ocupan más tiempo, y en consecuencia el rendimiento diario del vehículo es menor, y las necesidades de vehículos para determinados tráficos mayores.
3. Los **desequilibrios entre los tráficos de importación y exportación**. Al no existir una fuerte industria exportadora en las Islas Canarias la mayoría de los tráficos son de importación, recepciones o entregas y no hay recogidas. Para los operadores esto

significa dificultades de encontrar retornos y en consecuencias más trayectos en vacío y más necesidades de flota.

4. La existencia de **ámbitos geográficos reducidos**, en los que es imprescindible una dotación de vehículos mínima para atender las necesidades básicas de transporte por carretera elementales pero que, sin embargo, no permiten la explotación adecuada de las flotas por no existir demandas disponibles.
5. La existencia de **tráficos especializados** que requieren de vehículos especiales acondicionados para su desarrollo aunque el volumen de estos tráfico se encuentre por debajo del nivel mínimo eficiente de escala, y por lo tanto resultan en vehículos a los que no puede darse un uso alternativo y con una baja intensidad en su uso.

Las causas que originan que la oferta de vehículos en Canarias sea tan alta a pesar de la escasa demanda, tienen que ver con la abundancia de los vehículos de servicios privado, con los cortos recorridos de los trayectos donde los tiempos de espera y de carga son relativamente altos y con la existencia de ámbitos geográficos y de tráfico especializados demasiado pequeños pero que requieren de un número de vehículos mínimo para atenderlos y que, sin embargo, no pueden ser explotados óptimamente como consecuencia de la limitación misma de la demanda.

2.5.3 Las consecuencias de los desequilibrios entre oferta y demanda

La desproporción entre oferta y demanda tiene importantes consecuencias para los transportistas, que se resumen en las siguientes cuatro:

1. Altos costes medios.
2. “Adaptación” de los vehículos.
3. Altos periodos de amortización. Flota envejecida.
4. reducción de los márgenes de explotación

a) Altos costes medios

Como consecuencia del reducido número de mercancías que transportan los vehículos, los costes medios se disparan. Esto es así por la gran cantidad de costes fijos que tiene la actividad (sobre todo la adquisición del vehículo,) que debe distribuirse entre un número menor de toneladas transportadas y kilómetros recorridos por unidad de tiempo. Algunos costes variables son algo más baratos (combustible y, tal vez, personal) pero en términos globales, los costes medios son más elevados. Los altos costes medios se trasladarán de alguna manera a los precios de las operaciones o serán asumidos por las propias empresas reduciendo sus márgenes, que son más altos en comparación con esas mismas operaciones en la península.

b) La adaptación de las características del parque de vehículos

Como se verá en el epígrafe siguiente los valores medios de determinados parámetros de la flota de vehículos en Canarias difieren de esos mismos valores a escala nacional: tamaño, potencia, capacidad, tipo de vehículo. Esto es, sin duda, la consecuencia de la adaptación de la industria a la actividad que presenta y no debe ser interpretado, en opinión del equipo de trabajo, como un problema sino como una consecuencia de procesos de decisión racionales de los oferentes.

- Altos periodos de amortización

Se trata en realidad de otra adaptación de los vehículos a las condiciones de la operación, los operadores necesitan más tiempo para amortizar su vehículos. Los periodos de amortización de los vehículos son más prolongados, provocando que la edad media de la flota sea superior a la de la península con la posible obsolescencia que esto pueda implicar ya que se incorporan con retraso determinados avances técnicos.

- Reducción de los márgenes de las empresas

Caben dudas acerca de en qué medida los mayores costes de operación que experimentan las empresas canarias, especialmente las empresas de mercancías se trasladan a los precios o a determinados precios, o si por el contrario, como se manifiesta por parte de las asociaciones empresariales, son enteramente asumidos por ellas, que experimentan una reducción de sus márgenes hasta niveles “de subsistencia”. Aunque es difícil ponderar cada uno de estos efectos, sí parece evidente que al menos en parte el sobrecoste es asumido por las empresas ya que sus beneficios son menores como ponen de manifiesto las cuentas o su propia capacidad de inversión.

Estos cuatro aspectos ya presentan perfiles preocupantes que se analizarán más en el punto 5 al efectuar una análisis conjunto de la actividad en Canarias y plantearse en qué manera estos hechos se trasladan hacia un servicio insuficiente o una industria debilitada.

El desequilibrio entre oferta y demanda es el principal efecto que la insularidad tiene sobre las operaciones en las Islas Canarias. Los efectos sobre los costes medios altos, los bajos márgenes y la edad y características de los vehículos al fin y al cabo se traducirán en dos cuestiones clave y que son

- La **insuficiencia del servicio**, al menos en determinados segmentos de la demanda, y
- La **debilidad de la industria** local.

3 LAS CARACTERÍSTICAS DIFERENTES DE LA FLOTA

En este punto se recoge la información de la **Dirección General de Tráfico** del Ministerio del Interior, los datos del **Ministerio de Fomento** - muchos de los cuales se obtienen de la Memoria del Observatorio del Transporte de mercancías por carretera y del Observatorio del Transporte de Viajeros por Carretera, - en combinación con los recogidos por el **Instituto Canario de Estadística (ISTAC)** acerca del parque de automóviles y de sus características

Partiendo de estas fuentes, se pretende arrojar luz sobre el modo en que se adaptan los vehículos a las condiciones específicas del transporte por carretera en las Islas Canarias. El ejercicio presenta algunos problemas que se exponen a continuación:

El primer problema es que parte de la flota que opera en Canarias se encuentra matriculada en otro lugar. Esto sucede con algunas empresas de manera consistente en las Islas Canarias, aunque afecta poco a la interpretación global de los resultados que se presentan en este punto. En segundo lugar, caben dudas sobre la homogeneidad y compatibilidad de los datos recogidos de las diversas sobre determinados aspectos que pueden llevar a conclusiones algo confusas.

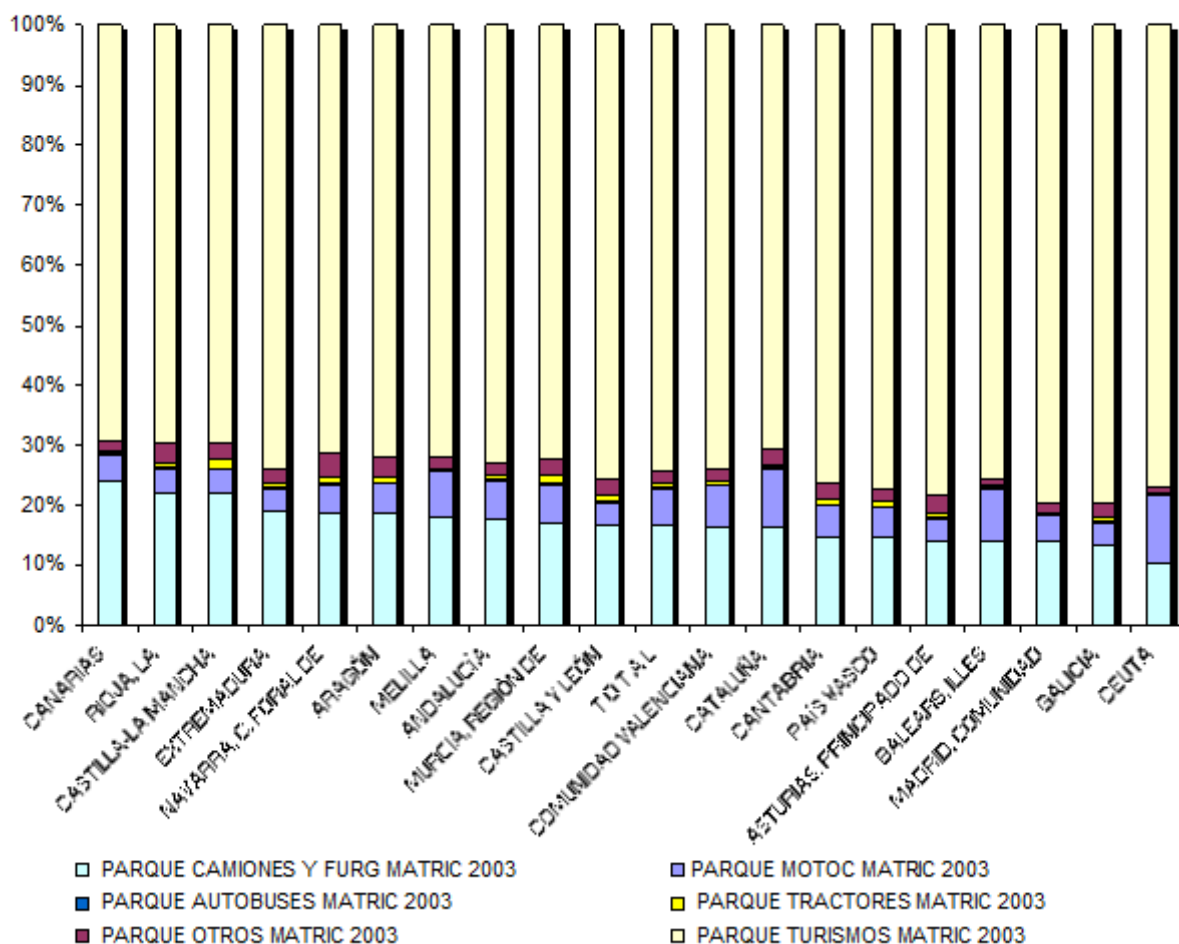
En todo caso como se verá a continuación, la flota de vehículos en las Islas Canarias presenta en su composición unos perfiles algo diferenciados de los del resto del País. Estas diferencias se muestran constantes en los últimos años, reflejando que responde, sin duda, a diferencias estructurales vinculadas a la insularidad y no con aspectos coyunturales de la actividad.

3.1 LA COMPOSICIÓN DE LA FLOTA

El primer aspecto sobre el que cabe indagar, es si la composición general del parque, especialmente del parque de vehículos industriales, guarda alguna diferencia con respecto al parque del resto de España. La tabla y el gráfico que se incorporan a continuación, muestran la importancia relativa que tienen los vehículos industriales: camiones, furgonetas y autobuses sobre el conjunto de la flota de vehículos:

COMPOSICIÓN RELATIVA DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS							
COMUNIDADES AUTÓNOMAS	MOTOCICLETAS	TURISMOS	CAMIONES Y FURGONETAS	AUTOBUSES	TRACTORES	OTROS	TOTAL
ANDALUCÍA	6,24%	72,95%	17,92%	0,20%	0,71%	2,00%	100%
ARAGÓN	4,75%	71,99%	18,84%	0,23%	1,00%	3,19%	100%
ASTURIAS, PRINCIPADO DE	3,86%	78,52%	14,04%	0,26%	0,76%	2,57%	100%
BALEARS, ILLES	8,69%	75,47%	14,03%	0,29%	0,21%	1,31%	100%
CANARIAS	4,18%	69,25%	23,89%	0,41%	0,36%	1,91%	100%
CANTABRIA	5,19%	76,32%	14,52%	0,19%	1,06%	2,72%	100%
CASTILLA-LA MANCHA	4,11%	69,81%	21,85%	0,19%	1,21%	2,83%	100%
CASTILLA Y LEÓN	3,57%	75,46%	16,75%	0,23%	1,01%	2,98%	100%
CATALUÑA	9,96%	70,72%	16,24%	0,17%	0,59%	2,33%	100%
COMUNIDAD VALENCIANA	6,69%	73,79%	16,48%	0,15%	0,79%	2,09%	100%
EXTREMADURA	3,69%	74,03%	19,06%	0,21%	0,61%	2,40%	100%
GALICIA	3,88%	79,72%	13,25%	0,29%	0,66%	2,20%	100%
MADRID, COMUNIDAD	4,50%	79,62%	13,83%	0,27%	0,39%	1,39%	100%
MURCIA, REGIÓN DE	6,25%	72,44%	17,14%	0,21%	1,32%	2,65%	100%
NAVARRA, C. FORAL DE	4,49%	71,49%	18,85%	0,24%	1,28%	3,65%	100%
PAÍS VASCO	4,88%	77,26%	14,51%	0,24%	0,76%	2,36%	100%
RIOJA, LA	4,35%	69,62%	21,86%	0,13%	0,93%	3,12%	100%
CEUTA	10,94%	77,17%	10,59%	0,13%	0,19%	0,98%	100%
MELILLA	7,72%	72,17%	18,10%	0,14%	0,24%	1,63%	100%
TOTAL	6,01%	74,25%	16,64%	0,22%	0,69%	2,18%	100%

**COMPOSICIÓN DEL PARQUE DE AUTOMÓVILES POR TIPOS DE VEHÍCULOS.
DATOS DE COMUNIDADES AUTÓNOMAS - 2003**

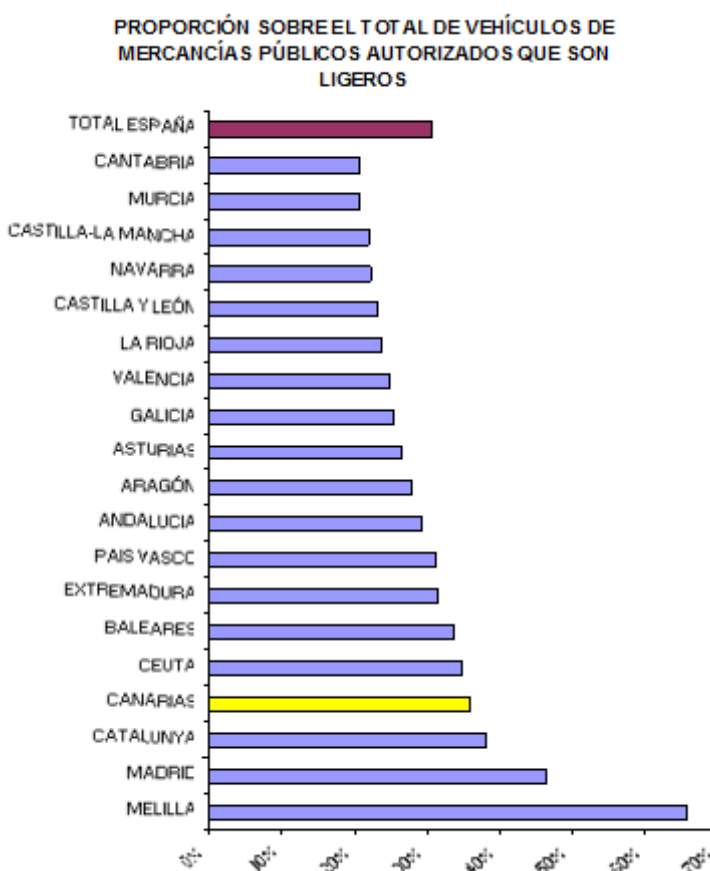


La flota canaria de vehículos de mercancías es la más alta de España, no sólo en relación con su población sino que también es la más alta de España en relación con el resto de los vehículos, siendo los camiones y furgonetas cerca del 25% de la flota casi 10 puntos por encima de la media nacional.

3.2 LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHÍCULOS DE MERCANCÍAS

Las siguientes tablas y sus correspondientes gráficos ilustran sobre esta cuestión al mostrar la proporción de vehículos ligeros sobre el conjunto de los vehículos de transporte de mercancías (Ministerio de Fomento) y los datos de la Dirección General de Tráfico sobre la proporción de vehículos rígidos.

VEHÍCULOS LIGEROS SOBRE EL TOTAL DE VEHÍCULOS PÚBLICOS DE MERCANCÍAS	
MELILLA	65,69%
MADRID	46,39%
CATALUNYA	37,94%
CANARIAS	35,74%
CEUTA	34,78%
BALEARES	33,62%
EXTREMADURA	31,61%
PAIS VASCO	31,31%
ANDALUCIA	29,34%
ARAGÓN	27,87%
ASTURIAS	26,68%
GALICIA	25,39%
VALENCIA	25,00%
LA RIOJA	23,78%
CASTILLA Y LEÓN	23,24%
NAVARRA	22,21%
CASTILLA-LA MANCHA	22,03%
MURCIA	20,88%
CANTABRIA	20,85%
TOTAL ESPAÑA	30,69%

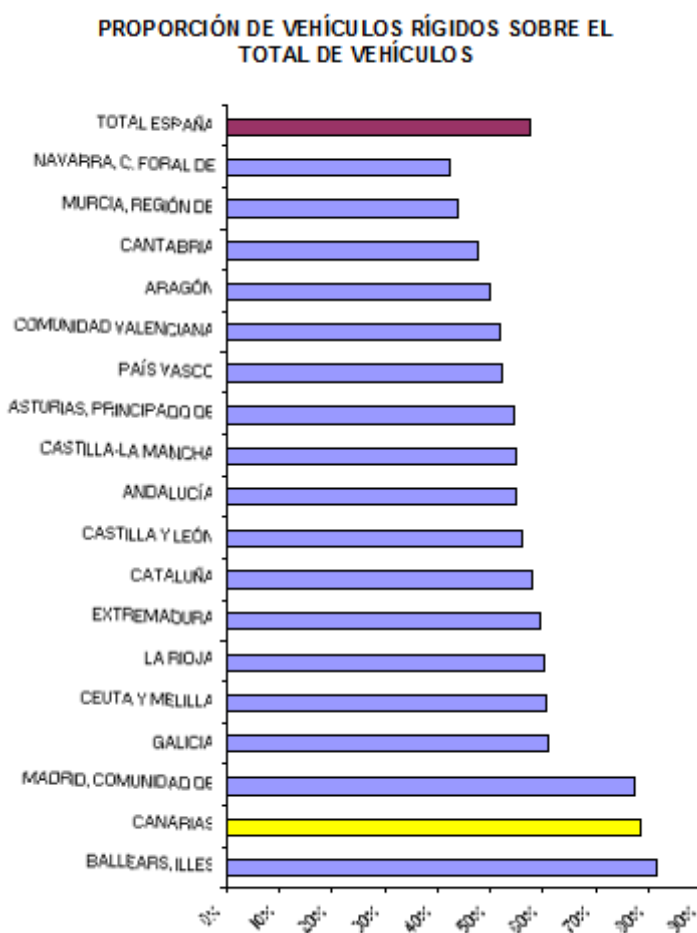


Se aprecia que en las Islas Canarias existe una predominancia de los vehículos que podríamos denominar como de menor porte, los vehículos ligeros y los vehículos rígidos o tractores frente a los vehículos pesados o los articulados.

La proporción de los vehículos ligeros es equiparable a la de Comunidades más nítidamente urbanas como Madrid y Cataluña, donde el transporte de mercancías tiene una clara

componente de distribución final. En general, pues, la flota en las Islas Canarias en lo que se refiere al transporte de mercancías está compuesta por vehículos de menor tamaño orientados a la distribución final. (se contrastará este punto más adelante.)

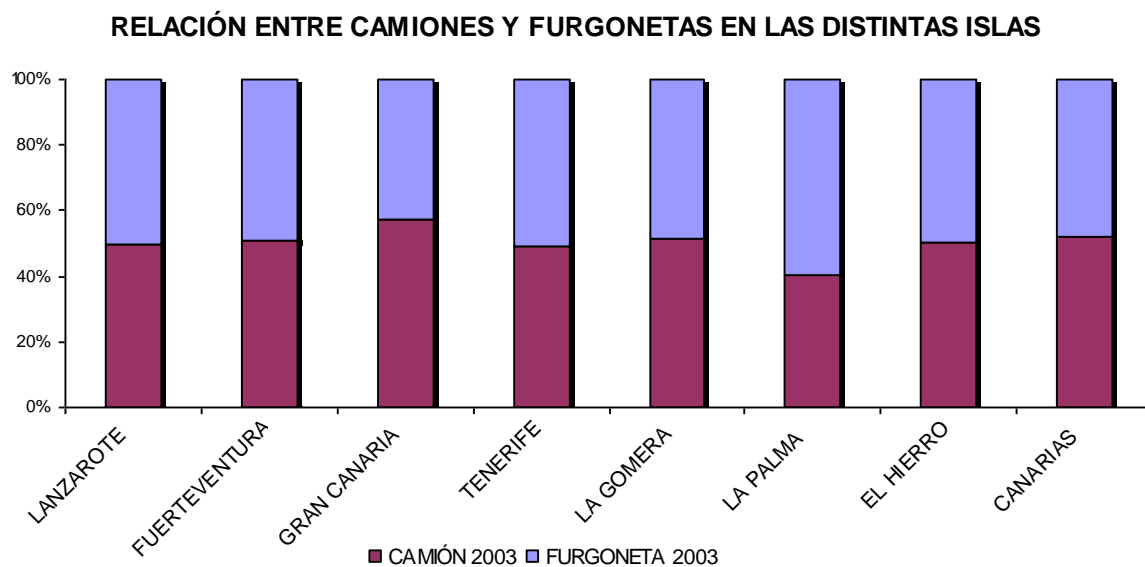
VEHÍCULOS RÍGIDOS SOBRE VEHÍCULOS TRACTORES	
BALLEARS, ILLES	81,66%
CANARIAS	78,44%
MADRID, COMUNIDAD DE	77,45%
GALICIA	61,15%
CEUTA Y MELILLA	60,97%
LA RIOJA	60,13%
EXTREMADURA	59,72%
CATALUÑA	58,17%
CASTILLA Y LEÓN	56,26%
ANDALUCÍA	54,97%
CASTILLA-LA MANCHA	54,79%
ASTURIAS, PRINCIPADO DE	54,74%
PAÍS VASCO	52,55%
COMUNIDAD VALENCIANA	51,95%
ARAGÓN	49,81%
CANTABRIA	47,68%
MURCIA, REGIÓN DE	44,00%
NAVARRA, C. FORAL DE	42,45%
TOTAL ESPAÑA	57,64%



- Aspectos diferenciales por islas

Segregado por islas, el comportamiento no difiere grandemente entre islas mayores y menores como se muestra en la tabla y gráficos adjunto:

NÚMERO DE VEHÍCULOS FURGONETAS Y CAMIONES POR ISLA		
ISLA	CAMIONES	FURGONETAS
LANZAROTE	10.057	10.106
FUERTEVENTURA	7.627	7.410
GRAN CANARIA	60.374	45.078
TENERIFE	60.283	62.585
LA GOMERA	1.787	1.693
LA PALMA	6.589	9.821
EL HIERRO	1.142	1.122
CANARIAS	147.859	137.815



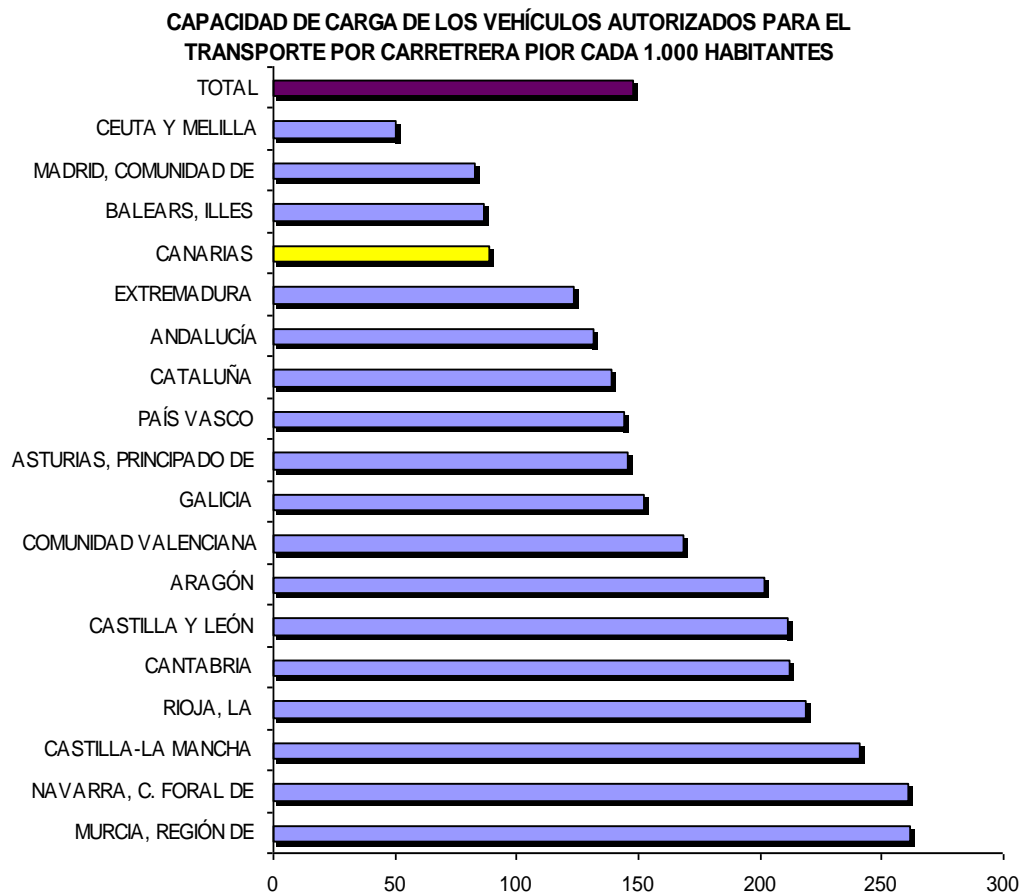
3.3 EL TAMAÑO DE LOS VEHÍCULOS

Relacionado con el tipo de vehículos, está la cuestión del tamaño de los mismos que se analiza separadamente para el caso de mercancías y de vehículos de viajeros.

3.3.1 LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (TONELADAS DE CAPACIDAD DE CARGA)

El tamaño de los vehículos puede apreciarse de varias maneras, una de ellas es relacionando la capacidad de los vehículos con el número de los mismos, tal y como se hace a continuación a partir de los datos del Registro General de Transportistas del Ministerio de Fomento

CAPACIDAD EN TONELADAS DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS AUTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETRA		
COMUNIDAD AUTÓNOMA	TONELADAS DE CAPACIDAD DE CARGA POR CADA 1000 HABITANTES	TOTAL DE TONELADAS DE CAPACIDAD DE CARGA
MURCIA, REGIÓN DE	262	332.320
NAVARRA, C. FORAL DE	261	150.824
CASTILLA-LA MANCHA	241	437.432
RIOJA, LA	219	62.952
CANTABRIA	212	116.706
CASTILLA Y LEÓN	212	526.208
ARAGÓN	202	248.548
COMUNIDAD VALENCIANA	168	753.329
GALICIA	152	418.692
ASTURIAS, PRINCIPADO DE	146	156.492
PAÍS VASCO	144	304.866
CATALUÑA	139	933.740
ANDALUCÍA	131	998.686
EXTREMADURA	124	132.729
CANARIAS	88	167.418
BALEARS, ILLES	86	81.872
MADRID, COMUNIDAD DE	83	472.581
CEUTA Y MELILLA	51	7.246
TOTAL	148	6.302.641



La tabla y gráficos anteriores muestran que **en Canarias, pese a ser la flota con mayor número de camiones y furgonetas proporcionalmente de España posee una de las capacidades globales de transporte por carretera medida en toneladas de capacidad por habitante de las más bajas de España.**

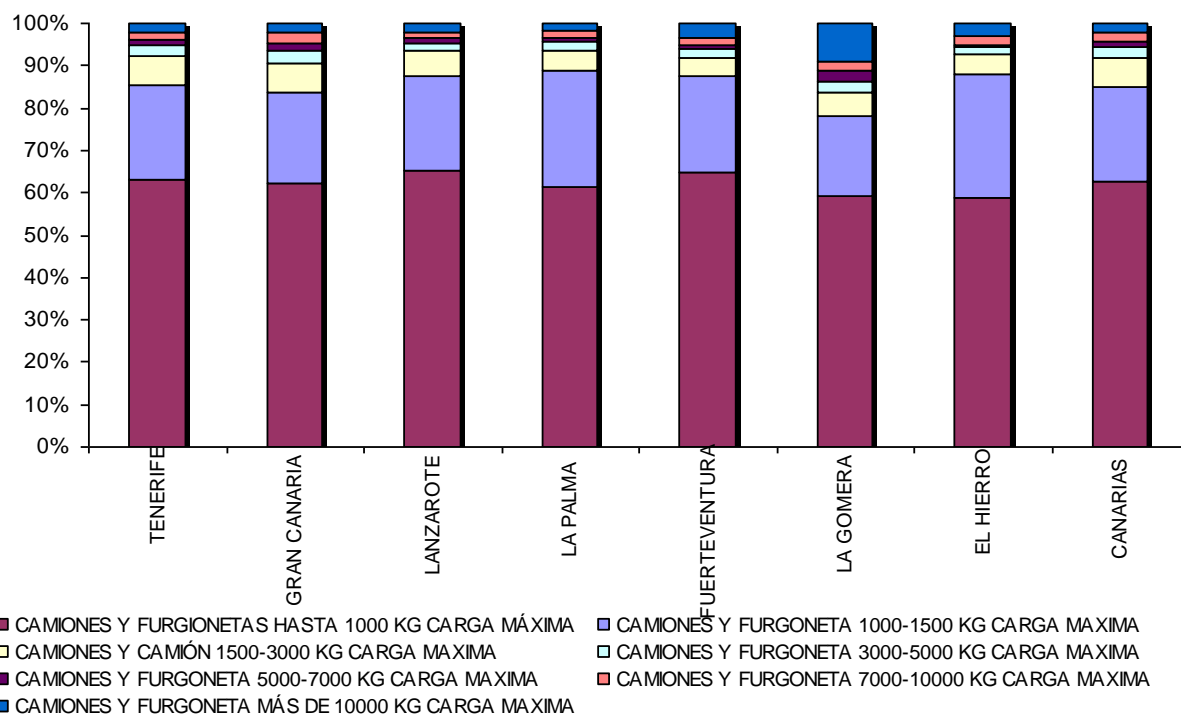
Como ya se venía intuyendo, **la flota de vehículos por carretera se compone de vehículos más pequeños.** Esto representa, sin más, la lógica adaptación de la industria canaria a la orientación clara de distribución final que la caracteriza.

- Aspectos diferenciales por islas

Se muestran a continuación los datos desagregados por islas según fuentes del Instituto Canario de Estadística referidos igualmente a 31 de diciembre de 2003:

FLOTA DE CAMIONES Y FURGONETAS SEGÚN TRAMOS DE CAPACIDAD DE CARGA							
ISLA	HASTA 1000 KG	1000-1500 KG	1500-3000 KG	3000-5000 KG	5000-7000 KG	7000-10000 KG	MÁS DE 10000 KG
TENERIFE	43.309	15.447	4.785	1.753	858	1.167	1.457
GRAN CANARIA	36.778	12.761	4.014	1.957	1.063	1.429	1.272
LANZAROTE	7.111	2.429	642	186	110	160	232
LA PALMA	6.511	2.943	497	234	106	177	174
FUERTEVENTURA	5.377	1.894	369	170	82	151	268
LA GOMERA	1.216	385	119	53	48	45	185
EL HIERRO	774	379	64	21	10	23	42
CANARIAS	101.076	36.238	10.490	4.374	2.277	3.152	3.630

CAPACIDAD DE CARGA DE LOS CAMIONES Y FURGONETAS



En este caso, si se detecta una cierta correlación entre el tamaño de la isla y la capacidad de carga de su flota de vehículos de mercancías. Las islas menores poseen proporcionalmente una mayor proporción de vehículos con menor capacidad de carga.

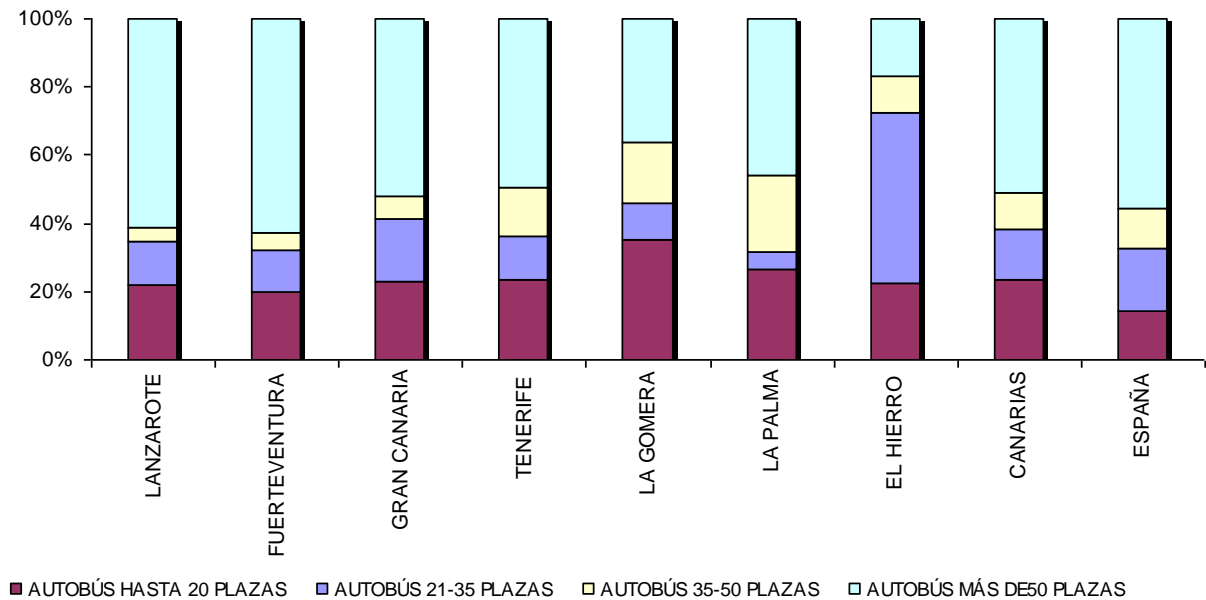
Esto viene a reforzar la idea que, donde es posible, la industria se posiciona disminuyendo la capacidad de carga de los camiones más que reduciendo el número de vehículos como reacción a la baja demanda de transporte por carretera que se produce en las Islas Canarias. **La capacidad o el tamaño de los vehículos se comportan claramente como un mecanismo de adaptación a las características de la demanda.**

3.3.2 LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS (NÚMERO DE PLAZAS)

Como sucede con otras magnitudes, la actividad de autobuses se parece más a la que se desarrolla en territorio peninsular que la actividad de transporte de mercancías, también en lo que se refiere al tamaño de los vehículos. La tabla adjunta muestra la distribución de los autobuses por número de plazas en las diversas islas y en el conjunto de la Comunidad y del Estado:

FLOTA DE AUTOBUSES SEGÚN TRAMOS DE NÚMERO DE PLAZAS				
ISLA	AUTOBÚS HASTA 20 PLAZAS	AUTOBÚS 21-35 PLAZAS	AUTOBÚS 35-50 PLAZAS	AUTOBÚS 50-80 PLAZAS
LANZAROTE	59	34	11	163
FUERTEVENTURA	27	17	7	86
GRAN CANARIA	400	321	119	903
TENERIFE	472	256	288	1.004
LA GOMERA	32	10	16	33
LA PALMA	43	8	37	74
EL HIERRO	4	9	2	3
CANARIAS	1.037	655	480	2.266
ESPAÑA	7.995	10.557	6.637	31.764

DISTRIBUCIÓN DE LA FLOTA DE AUTOBUSES POR NÚMERO DE PLAZAS



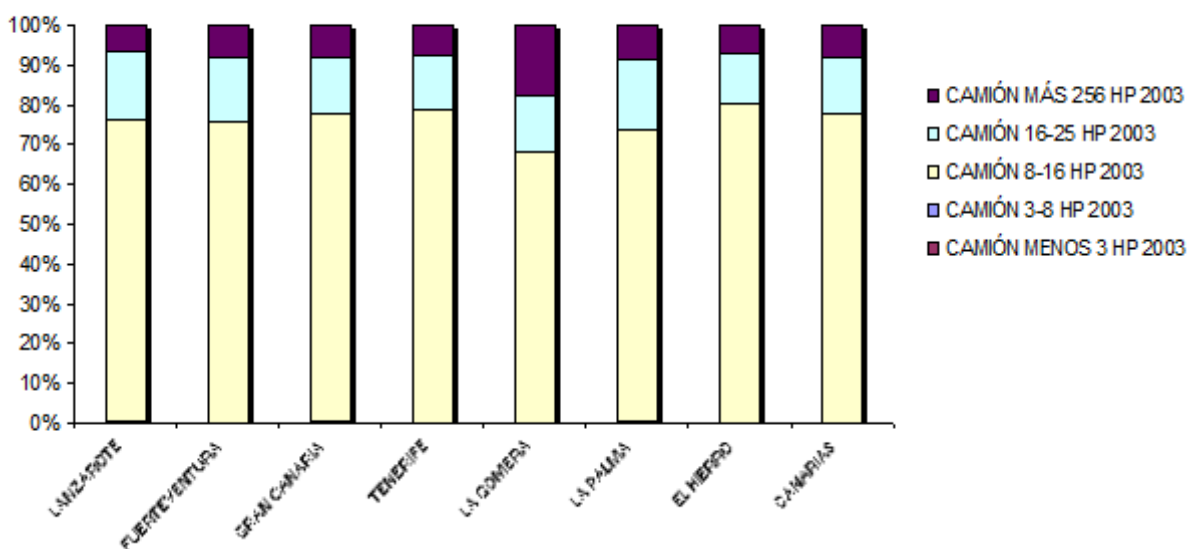
Aunque por islas se encuentran algunas diferencias, que son poco interpretables, ya que en algunos casos se trata de flotas realmente reducidas, **los valores medios de comparación entre Canarias y España muestran valores bastante similares, con una ligera mayor dominancia de los vehículos mayor número de plazas en España que en las Islas Canarias.** Análogamente los autobuses más pequeños son moderadamente más abundantes en Canarias que en el resto de España.

En general puede afirmarse que en el caso de los autobuses el tamaño de los mismos expresado en número de plazas tiene cierto carácter adaptativo a la demanda, aunque menos significativo que en el caso de las mercancías.

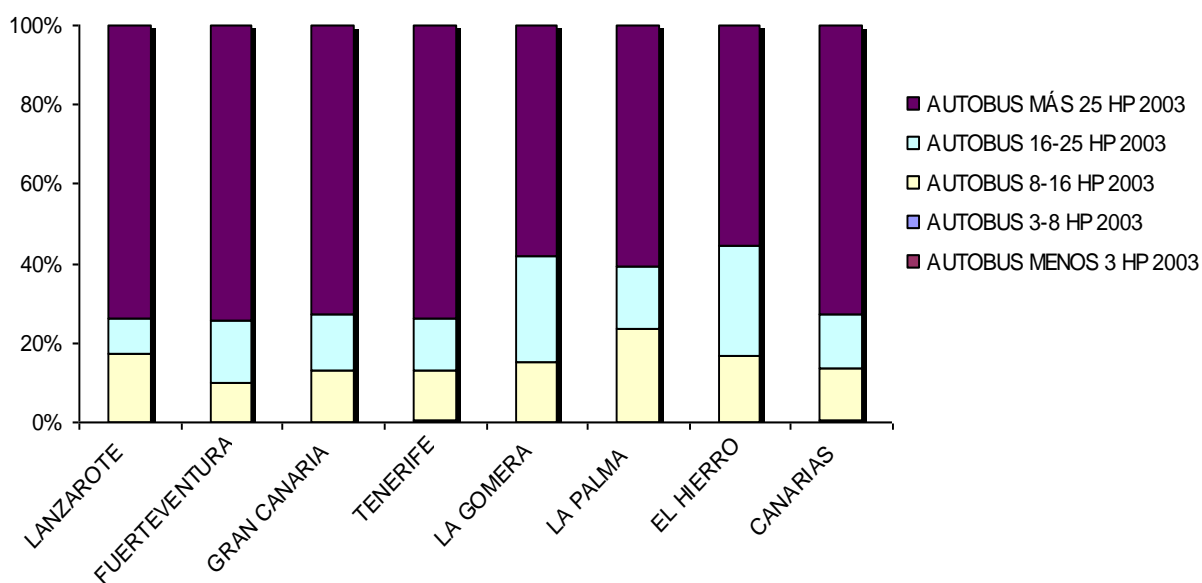
3.3.3 LA POTENCIA FISCAL DE LOS VEHÍCULOS

Muy relacionado con el análisis del tamaño de los vehículos visto anteriormente, está la cuestión de la potencia de los vehículos. A continuación se reproducen los datos por islas y tipos de actividad.

DISTRIBUCIÓN DE LA POTENCIA FISCAL DE LOS CAMIONES POR ISLAS



DISTRIBUCIÓN DE LA POTENCIA FISCAL DE LOS AUTOBUSES POR ISLAS



Se observa que la gama de vehículos industriales que operan en las Islas Canarias en lo relativo a la potencia las islas mayores poseen en general vehículos de mayor potencia que los de las islas menores. La interpretación es la misma que la efectuada a la hora de analizar el tamaño de los vehículos en relación con las toneladas de capacidad de carga o al número de plazas de los autobuses.

El tamaño de los vehículos tanto si se mide por la potencia de los mismos, su capacidad de carga, las características de los mismos o el número de plazas es menor en las Islas Canarias que en el resto del estado. Además en las islas menores en general prestan servicio vehículos de menor porte que en las islas mayores.

Cabe interpretar que el tamaño de los vehículos se comporta como la variable de adaptación de la industria al menor tamaño de la demanda de servicios de transporte por carretera, al contrario de los que sucede con el número absoluto de vehículos que no se corresponde con la menor demanda.

3.4 LA EDAD DE LOS VEHÍCULOS

Los vehículos en las Islas Canarias son en general más viejos que los vehículos en la península. Esto se deriva como se ha visto de la necesidad de prolongar la vida de los mismos ya que los ingresos que se derivan no permiten dotar amortizaciones para renovar las flotas al mismo ritmo que en el resto del estado.

A continuación se incorporan datos de las flotas recogidos de la DGT y de IISTAC:

FLOTA DE CAMIONES Y FURGONETAS SEGÚN FECHA DE ADQUISICIÓN											
ISLA	ANTERIORES A 1985	1986- 1990	1991- 1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
LANZAROTE	1.484	3.396	3.468	828	1.015	1.378	1.970	2.089	1.613	1.364	1.558
FUERTEVENTURA	1.145	2.231	2.692	606	773	1.030	1.439	1.660	1.160	1.010	1.291
GRAN CANARIA	10.336	16.106	20.263	4.879	5.603	7.423	10.096	10.403	7.242	6.017	7.084
TENERIFE	15.472	20.588	22.120	5.173	6.450	8.460	10.199	10.671	8.247	7.151	8.337
LA GOMERA	393	595	638	154	198	247	303	326	210	200	216
LA PALMA	3.203	3.045	3.181	685	819	998	1.180	1.100	789	694	716
EL HIERRO	267	422	451	100	94	135	160	200	161	133	141
CANARIAS	32.300	46.383	52.813	12.425	14.952	19.671	25.347	26.449	19.422	16.569	19.343
ESPAÑA	529.322	720.784	842.565	181.989	221.128	254.343	300.408	290.572	280.311	266.557	301.011

FLOTA DE CAMIONES Y FURGONETAS SEGÚN FECHA DE ADQUISICIÓN											
ISLA	ANTERIORES A 1985	1986- 1990	1991- 1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
LANZAROTE	24	77	82	15	12	14	22	22	9	8	22
FUERTEVENTURA	12	28	14	14	8	12	5	19	7	18	14
GRAN CANARIA	231	418	449	76	109	97	125	58	62	92	94
TENERIFE	687	306	417	93	106	138	186	126	79	69	157
LA GOMERA	10	19	26	5	2	1	4	15	5	4	0
LA PALMA	39	27	33	7	5	6	19	10	4	9	4
EL HIERRO	0	1	7	1	1	0	4	0	0	2	2
CANARIAS	1.003	876	1.028	211	243	268	365	250	166	202	293
ESPAÑA	9.043	10.057	10.777	2.680	3.085	3.485	3.783	3.294	3.451	3.109	3.229

En realidad las diferencias de edades para los servicios de transporte público superan las indicadas en las anteriores tablas ya que esas recogen los datos del transporte público y del transporte privado y la situación es más agravada en el caso del transporte público.

En los últimos años la situación se ha agravado como consecuencia de que muchos operadores canarios han renovado o ampliado sus flotas con vehículos de segunda manos de avanzada edad traídos de la península, configurándose el mercado canario en una salida para vehículos amortizados en la península,

En la actualidad según los datos aportados por las propias asociaciones la edad media en los vehículos de transporte de mercancías es de unos 11 años y en el transporte de viajeros de unos 10 años.

3.5 LA VISIÓN DEL SECTOR

La impresión del sector es que las características de los vehículos son básicamente similares a las del resto de Estado con pequeñas adaptaciones, en gran parte porque los fabricantes tampoco ofrecen demasiadas versiones adaptadas a las necesidades de las islas.

La excepción sería en lo que se refiere a la edad de los vehículos que es claramente superior a la media nacional y además en los últimos años se ha envejecido aún más por la generalización de la adquisición de vehículos de segunda mano en la península. Sí se ve con preocupación el hecho del envejecimiento de las flotas que representa una pérdida de competitividad y una descapitalización progresiva del sector.

Un caso particular es la restricción que se imponen al incremento de la flota de microbuses. Las opiniones recogidas no se muestran favorables a esta restricción ya que en general existe una demanda fuerte para los vehículos de pocas plazas, especialmente dada la dispersión poblacional que caracteriza la hábitat canario. En la práctica la imposición de vehículos llenos implica muchas veces índices de ocupación bajos, y para las empresas una sobre-inversión en dimensión de los vehículos que se detrae de otros conceptos, tal vez más importantes: formación, tecnologías, renovación de flotas...

3.6 LA INTERPRETACIÓN DE LAS DIFERENCIAS EN LOS VEHÍCULOS

Las características de los vehículos cabe interpretarlas como una variable de la oferta. En general se detectan dos aspectos diferenciales de la flota: una menor dimensión de los vehículos (ligera, pero existente) y una mayor edad de los mismos. Ambos casos son consecuencia de una adaptación de una adaptación que hace la oferta a sus condiciones de operación.

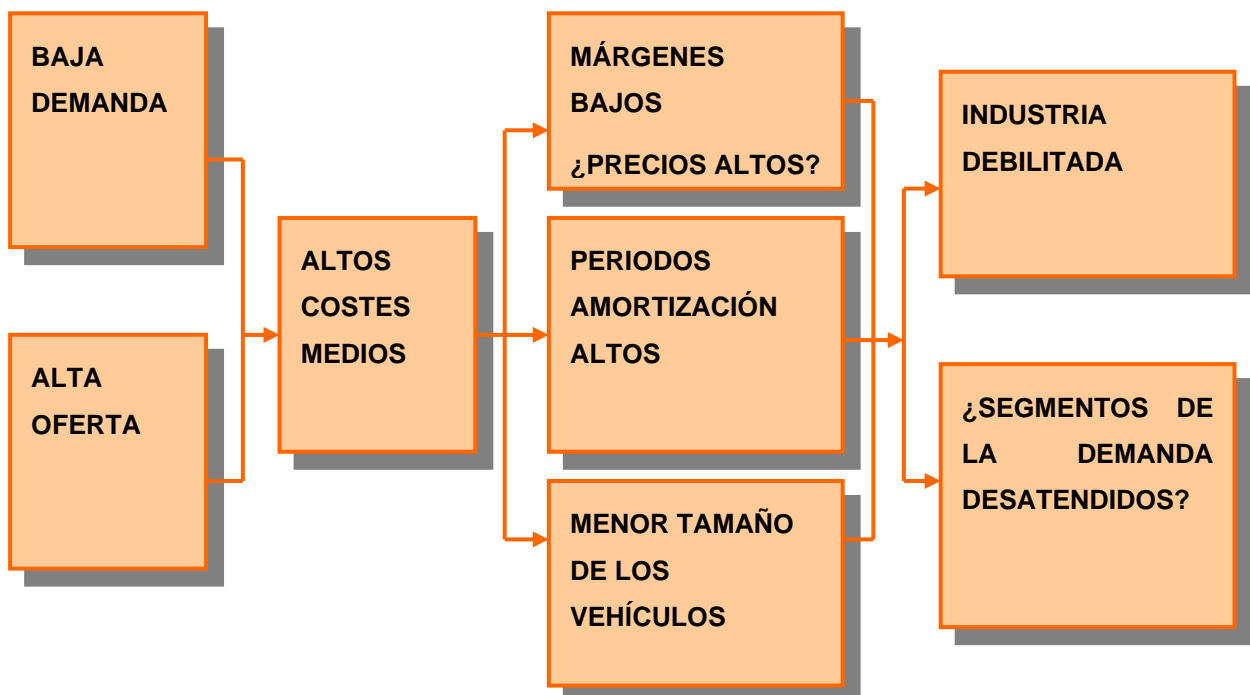
Así como sorprendía que el número absoluto de vehículos no se correspondía con la escasa demanda, el tamaño de los mismos sí que lo hace. La industria no responde a la baja demanda reduciendo el número de vehículos, sino reduciendo el tamaño de los mismos que curiosamente resulta ser más una variable más flexible para los operadores (incluso a pesar de las restricciones normativas.) Desde el punto de vistas del consultor la adaptación de los tamaños de las flotas es una reacción positiva, en el sentido que responde a la lógica de las empresa de minimizar costes y no debería ser contemplada con preocupación.

En cuanto a la mayor edad de los vehículos en las Islas Canarias esto es la consecuencia de los mayores periodos de amortización que son necesarios para los vehículos como consecuencia de la menor intensidad en el uso de los mismos, es decir de los pocos servicios relativamente que realizan, como ya se había interpretado. Se trata igualmente de una reacción adaptativa a las condiciones en este caso cuantitativas de la demanda. La edad de los vehículos es una adaptación más preocupante por cuanto una mayor edad de los vehículos se relaciona con menores niveles de inversión, seguridad y servicio que al final se trasladan a los usuarios.

4 LA INTERPRETACIÓN GLOBAL DE LAS DIFERENCIAS EN LA ACTIVIDAD EN CANARIAS. ¿DESVENTAJA O ADAPTACIÓN?

Llegados a este punto las diferencias que afectan a la actividad del transporte por carretera en las Islas Canarias respecto al resto del panorama español resultan incontestables. Estas diferencias se ponen de manifiesto de modo muy destacado en la desproporción existente entre la oferta y la demanda y con menor intensidad en las características de la industria y en la de los vehículos.

La desproporción entre la oferta y la demanda es en realidad el origen de las demás diferencias existentes y la manifestación última de la insularidad sobre la actividad. En el siguiente esquema se resumen la cadena causal que, a juicio del consultor, está en el origen de la incidencia que la insularidad tiene sobre la actividad del transporte por carretera:



- La baja demanda

Las condiciones de insularidad: el asilamiento y la lejanía, imponen de forma clara ventajas a los modos marítimo y aéreo que en las Islas Canarias capta muchos de los tráficos que en entornos no insulares y periféricos son normalmente transportados por carretera. En consecuencia **las empresas de transporte por carretera se enfrentan a una demanda de servicios de transporte especialmente reducida por la pequeñez del mercado y por las ventajas que ocasiona la insularidad a los modos aéreo y marítimo**. La demanda que atienden está básicamente configurada por menos partidas de mercancías que además son de menor tamaño y recorren distancias menores que en la península.

- La alta oferta

Sin embargo la industria no reacciona disminuyendo el número de vehículos industriales existentes para atender esa demanda reducida. Al contrario, **el número de vehículos supera proporcionalmente al existente en cualquier otra Comunidad Autónoma**.

La abundancia de vehículos es la consecuencia de un mercado pequeño y fragmentado. Para los operadores se hace muy difícil encontrar cargas o mercados con los que optimizar la explotación de los vehículos, pero al mismo tiempo no se pueden eliminar determinados vehículos porque atienden necesidades básicas de transporte.-Las empresas reaccionan dentro de un orden, reduciendo el tamaño medio de los vehículos especialmente los de mercancías y especialmente en las islas menores, pero este efecto resulta insuficiente para reequilibrar la relación entre oferta y demanda que es muy alta en comparación con esa misma relación en el resto de España.

La alta oferta no conduce sin embargo a que el tamaño de las empresas sea mayor en comparación con otros sitios, facilitando, dentro de lo posible, una explotación optimizada de las flotas y demás recursos productivos. Las empresas en Canarias tienen en conjunto un

tamaño reducido igual que sus homónimas peninsulares, no tomando ventaja de la gran oferta existente.

- Los costes medios altos

El desequilibrio existente entre oferta y demanda tiene como principal consecuencia que **los costes medios de cada operación se disipen en relación con sus homónimas peninsulares**. La razón principal de estos altos costes medios se debe a que los costes fijos son prácticamente los mismos para los vehículos con independencia del uso que se haga de los mismos, y los costes variables son escasamente inferiores y el número de operaciones anuales menor.

- Precios altos, vehículos de menor tamaño y mayor edad

En la medida en que la industria sea capaz de trasladar ese sobre-coste a la demanda, los precios de los servicios serán superiores a los de esos servicios en la península. En la medida en que no sean capaces de trasladarlos a los precios se reducirán los márgenes de las empresas y se prolongará la vida operativa de los vehículos hasta que se alcancen los ingresos suficientes para amortizar las inversiones efectuadas, produciéndose un envejecimiento relativo de la flota en las Islas Canarias.

Todos estos efectos combinados se producirán seguramente en la mayoría de los casos, un envejecimiento de la flota, una reducción de los márgenes y un incremento de los precios. Las empresas por su parte intentan reducir los costes medios de las operaciones reduciendo las inversiones efectuadas a amortizar, principalmente a través de una reducción del tamaño medio de los vehículos.

- Demandas desatendidas

La situación descrita tiene consecuencias que son de destacada importancia para los usuarios ya que entran en abierta contradicción con los objetivos planteados para el sector. **Donde los altos costes medios se trasladen a los precios, para los usuarios se producirá una desventaja con respecto a los usuarios peninsulares.** Además se producirá que algunos tráficos o segmentos de la demanda dejarán de atenderse, ya que dejarán de tener rentabilidad para las empresas, salvo que se produzcan subvenciones por parte de la Administración o subvenciones cruzadas por parte de otros tráficos más rentables. Esto en sí mismo no sería un problema si se dispone de otro modo de transporte alternativo capaz de atender las necesidades de movilidad a un precio competitivo. Sí sería un problema si determinadas actividades se encuentran ahogadas precisamente por la ausencia de conexión adecuada. Identificar en qué medida se producen estos efectos y cuál es la intensidad de los mismos requeriría otro tipo de análisis.

- Industria debilitada

En segundo lugar la confluencia en el sector productivo de altos costes medios, bajos márgenes, largos periodos de amortización, demanda escasa, lejanía de los centros productores y consumidores, especialización en los últimos tramos del proceso de transporte intensa atomización y dificultades de acceder a otros mercados, configuran lo que se puede denominar en conjunto como un sector industrial bastante débil, que incorpora con demora los avances técnicos y que queda alejado de los puntos de decisión en las cadenas de transporte, desempeñando generalmente un papel muy subordinado a los operadores logísticos e incapaz de ejercer un control provechoso sobre todas las cadenas de transporte.

- Efectos diferenciados por sectores

La situación y el análisis efectuados afecta al transporte de mercancías y al transporte colectivo de viajeros, no afecta al transporte privado de viajeros no a los taxis, ni al alquiler con y sin conductor. Sin embargo viajeros y mercancías no son casos homologables. En el caso de viajeros la situación descrita se produce con menor intensidad tanto en los servicios regulares

como en los discrecionales. Es en el caso del transporte de mercancías donde la situación presenta mucha mayor intensidad.

MEDIDAS PROPUESTAS COMO COMPLEMENTARIAS Y ADICIONALES

Como se ha visto la baja demanda es una cuestión sobre la que es muy difícil actuar, por lo que el reequilibrio entre oferta y demanda debe articularse a través de medidas orientadas a potenciar y racionalizar la oferta y a mejorar sus condiciones de operación y a garantizar un servicio adecuando a la demanda

a) Medidas de apoyo a la concentración empresarial

La concentración empresarial especialmente en el sector de las mercancías es una preocupación general del sector y de las autoridades a escala estatal y europea. La concentración, así como los sistemas de gestión permiten aprovechar las economías de red y de escala. La correlación entre rentabilidad y tamaño está sobradamente documentada

Existen líneas de actuación como las ayudas al abandono de la actividad para determinados colectivos, la fusión de empresas y la divulgación de los proyectos y experiencias de fusiones de empresas que hayan resultado exitosas y otras medidas que han reducido ,en cierto grado, la atomización de las empresas.

b) Medidas de apoyo al asociacionismo y las cooperativas

La colaboración entre las empresas reduce las desventajas de los tamaños reducidos, es conveniente que existan asociaciones fuertes, no sólo como interlocutores con la Administración, sino para ofrecer servicios y posibilidades a sus asociados.

En este sentido es conveniente que las asociaciones engloben la mayor representatividad posible y acumulen legitimidad y prestigio.

c) Medidas de apoyo a la coordinación de las empresas

La cooperativa es una buena fórmula de cooperación entre transportistas. Las medidas fiscales de apoyo a las cooperativas son importantes. En Canarias, las cooperativas tienen algo de menor presencia que en otras partes de España, por lo que cabría un esfuerzo adicional.

d) Medidas de apoyo a la inversión

Con independencias de las materias concretas en que se materialicen las inversiones: medios materiales, medios de gestión o comercialización, tecnologías, promoción de la imagen, formación, etc., las mismas deben ser apoyadas, porque el grado de inversión es de los más bajos de España. Dentro de las inversiones la renovación de las flotas es una de las principales materias en las que se debe traducir la inversión, especialmente con una flota relativamente anticuada como en el caso canario.

e) Sistemas de comercialización

La comercialización sería una de las ventajas de la asociación de empresas, permitiría adoptar una posición más fuerte en los procesos negociadores. Además es necesario incorporar la comercialización a la formación y desarrollar nuevos canales y herramientas de venta y

publicidad de los servicios para los que deberán favorecerse la incorporación de tecnologías de la información y las comunicaciones. Relacionado con esta medida y con la intermodalidad se encuentra la cuestión que en los documentos del Ministerio (Boletines informativos de PETRA) se conoce como la progresiva incorporación de una concepción logística de la actividad.

f) Medidas de apoyo a las inversiones en sistemas de gestión y planificación

Los sistemas de gestión y planificación se hacen imprescindibles para poder optimizar el uso de los vehículos que es una de las cuestiones principales en Canarias. Estos sistemas son tanto más aprovechables cuanto mayores sean las flotas por lo que la concentración y cooperación empresarial y en muchos casos requieren de la instalación de sistemas informáticos.

g) Generalización en el uso de tecnologías de información y comunicaciones

Es importante la aplicación de medidas que faciliten la incorporación de sistemas periférico. Se trata de integrar el uso de tecnologías de la información con otros sistemas como sistemas de gestión de almacenes, módulos de facturación, control de costes de las operaciones, gestión de flotas, sistemas de apoyo cartográfico etc.

h) Medidas de apoyo al conocimiento de la estructura de cargas en las islas

Uno de los aspectos que la industria considera como más sensibles es la falta de conocimiento que los propios transportistas tienen de la estructuras de los tráficos en la comunidad autónoma lo que ocasiona que no dispongan de los elementos suficientes para optimizar el

uso de sus vehículos. Para combatir este hecho podrían emplearse medidas formativas, tecnologías de la información (publicación de tráfico y cargas) y el mismo asociacionismo y cooperativismo,.

i) Medidas de apoyo a la intermodalidad

El desarrollo natural de la industria de transporte por carretera en las islas canarias se encuentra vinculado a la conexión con el transporte marítimo y aéreo, lo que necesitará de inversiones, generalización de la actividad comercial y adopción de una concepción diferente de la actividad más nítidamente logística.

j) Medias de apoyo a la incorporación de tecnologías de la información y las comunicaciones

La mayoría de las mejoras propuestas requieren que las empresas se familiaricen con el uso y el aprovechamiento de las tecnologías de las comunicaciones y la información, es decir el apoyo implica medidas formativas, financiación para la adquisición de las nuevas tecnologías y adaptación de la administración para acompañar e impulsar la incorporación de estas tecnologías, mediante, por ejemplo la apertura de la posibilidad e tramitar los expedientes por vía electrónica.