

EL SECTOR TRANSPORTE: UN PROCESO DE AJUSTE TARDIO E INCOMPLETO

Como señala el autor, el sector transportes no sólo es importante por el peso real que tiene dentro de nuestra economía, sino por sus vinculaciones con todas las actividades productivas. De ahí que, junto al hecho de que su nivel de actividad depende de la evolución de los demás sectores —a nivel mundial y/o nacional, según los casos—, sus problemas y desajustes acaban afectando a toda la economía. Y lo hacen de forma más importante de lo que a veces se considera, dado que en muchos casos esto ocurre de modo solapado, al trasladar una parte importante de sus ineficiencias y resultados negativos a los Presupuestos del Estado, que son quienes financian los crecientes déficits de las empresas públicas, muchas de las inversiones y las transferencias al sector de otros recursos en forma de subvenciones, exenciones, primas, etc.

Juan R. Cuadrado Roura, experto en el tema, analiza en este artículo la evolución que ha seguido el sector en general y sus diversos subsectores —transporte terrestre, aéreo y marítimo— desde el inicio de la crisis, poniendo especial énfasis en la actitud que adoptó cada tipo de empresas ante las exigencias de ajuste que habían planteado la evolución de la demanda, los aumentos que se produjeron en los costes y los problemas ligados a las mejoras tecnológicas.

En el artículo se destacan también algunos problemas pendientes que no están directamente ligados a la crisis, sino que a veces tienen antecedentes históricos bastante más lejanos, aunque afectan de forma importante a la eficiencia y al futuro del sector.

I. INTRODUCCION Y ADVERTENCIAS

EN muchos análisis económicos, tanto españoles como de otros países, el sector transporte no suele recibir la atención que merece. Sin embargo, el peso real que este sector suele tener en las economías

avanzadas y, sobre todo, sus múltiples y fuertes interrelaciones con los demás sectores productivos están haciendo que la mayoría de los organismos económicos internacionales aconsejen vivamente su estudio detenido. La razón es bien clara: los problemas del sector transporte no sólo tienen una apreciable incidencia en el presente eco-

nómico, sino que marcarán, con bastante probabilidad, numerosos rasgos del futuro.

La importancia del sector en el caso español es incuestionable. Los transportes participan en el PIB con un 6,1 por 100, ocupan directamente a más de 830.000 personas, lo que supone algo más del 7 por 100 de la población empleada, y las inversiones en material móvil e infraestructuras equivalen a un 12 por 100 de la Formación Bruta de Capital de nuestro país. Por otra parte, el sector consume algo más de un tercio de los derivados del petróleo, absorbe en torno al 6 por 100 de los gastos del Estado, realiza importantes aportaciones por vía fiscal y tiene un apreciable significado dentro de la balanza de pagos, donde en 1983 registró un superávit de 94.553,1 millones de pesetas, si se suman a los fletes y pasajes los suministros y servicios ligados al transporte.

Aun siendo significativos, estos datos no dibujan el verdadero entorno del sector. Por una parte, en las cifras anteriores no se incluyen en su totalidad los servicios por cuenta propia, los consumos de bienes y servicios importados, ni los empleos indirectos. Y, por otra, es evidente que por sus características propias dentro de las actividades de servicios, los transportes mantienen unas relaciones muy importantes con los demás sectores productivos —agricultura, industria, construcción y restantes ramas de servicios—, además de tener ya un peso muy apreciable en el gasto de las familias y en los componentes de la exportación.

Examinadas desde la perspectiva de una tabla *input-output*,

EL SECTOR TRANSPORTE: UN PROCESO DE AJUSTE TARDIO E INCOMPLETO

Como señala el autor, el sector transportes no sólo es importante por el peso real que tiene dentro de nuestra economía, sino por sus vinculaciones con todas las actividades productivas. De ahí que, junto al hecho de que su nivel de actividad depende de la evolución de los demás sectores —a nivel mundial y/o nacional, según los casos—, sus problemas y desajustes acaban afectando a toda la economía. Y lo hacen de forma más importante de lo que a veces se considera, dado que en muchos casos esto ocurre de modo solapado, al trasladar una parte importante de sus ineficiencias y resultados negativos a los Presupuestos del Estado, que son quienes financian los crecientes déficits de las empresas públicas, muchas de las inversiones y las transferencias al sector de otros recursos en forma de subvenciones, exenciones, primas, etc.

Juan R. Cuadrado Roura, experto en el tema, analiza en este artículo la evolución que ha seguido el sector en general y sus diversos subsectores —transporte terrestre, aéreo y marítimo— desde el inicio de la crisis, poniendo especial énfasis en la actitud que adoptó cada tipo de empresas ante las exigencias de ajuste que habían planteado la evolución de la demanda, los aumentos que se produjeron en los costes y los problemas ligados a las mejoras tecnológicas.

En el artículo se destacan también algunos problemas pendientes que no están directamente ligados a la crisis, sino que a veces tienen antecedentes históricos bastante más lejanos, aunque afectan de forma importante a la eficiencia y al futuro del sector.

I. INTRODUCCION Y ADVERTENCIAS

EN muchos análisis económicos, tanto españoles como de otros países, el sector transporte no suele recibir la atención que merece. Sin embargo, el peso real que este sector suele tener en las economías

avanzadas y, sobre todo, sus múltiples y fuertes interrelaciones con los demás sectores productivos están haciendo que la mayoría de los organismos económicos internacionales aconsejen vivamente su estudio detenido. La razón es bien clara: los problemas del sector transporte no sólo tienen una apreciable incidencia en el presente eco-

nómico, sino que marcarán, con bastante probabilidad, numerosos rasgos del futuro.

La importancia del sector en el caso español es incuestionable. Los transportes participan en el PIB con un 6,1 por 100, ocupan directamente a más de 830.000 personas, lo que supone algo más del 7 por 100 de la población empleada, y las inversiones en material móvil e infraestructuras equivalen a un 12 por 100 de la Formación Bruta de Capital de nuestro país. Por otra parte, el sector consume algo más de un tercio de los derivados del petróleo, absorbe en torno al 6 por 100 de los gastos del Estado, realiza importantes aportaciones por vía fiscal y tiene un apreciable significado dentro de la balanza de pagos, donde en 1983 registró un superávit de 94.553,1 millones de pesetas, si se suman a los fletes y pasajes los suministros y servicios ligados al transporte.

Aun siendo significativos, estos datos no dibujan el verdadero entorno del sector. Por una parte, en las cifras anteriores no se incluyen en su totalidad los servicios por cuenta propia, los consumos de bienes y servicios importados, ni los empleos indirectos. Y, por otra, es evidente que por sus características propias dentro de las actividades de servicios, los transportes mantienen unas relaciones muy importantes con los demás sectores productivos —agricultura, industria, construcción y restantes ramas de servicios—, además de tener ya un peso muy apreciable en el gasto de las familias y en los componentes de la exportación.

Examinadas desde la perspectiva de una tabla *input-output*,

queda claro, además, que las distintas modalidades de transportes tienen incidencia en *todo* el sistema productivo, siendo fácil apreciar que de su capacidad técnica, su flexibilidad y su eficiencia económica se derivan consecuencias desiguales, pero casi siempre *relevantes*, para el conjunto de la economía y para la mayoría de los sectores productivos en particular.

El objetivo de este artículo es ofrecer los principales elementos y conclusiones que se derivan de un análisis del comportamiento del sector transporte español desde que se inició la crisis, prestando especial atención al último quinquenio y a las actitudes adoptadas por las autoridades y los empresarios ante las exigencias de ajuste que se han planteado.

A estos efectos, el trabajo se divide en tres grandes apartados. En el primero estudiaremos los principales factores que han golpeado al sector a partir del inicio de la crisis, así como algunos rasgos generales de las reacciones que se han registrado desde una perspectiva sectorial global. En el segundo se analizarán con mayor atención los problemas y diferencias que destacan de un examen más detallado por modos de transporte. Por último, expondremos las conclusiones más relevantes que puedan deducirse de todo lo anterior, aludiendo también a otros problemas pendientes cuyo origen y desarrollo no es atribuible a la crisis.

Obviamente, al tener que referirnos a un período relativamente amplio (1973-84) y a un sector que es muy heterogéneo en los distintos subsectores (transportes terrestres de viajeros y de mercancías; ferrocarril; transporte

marítimo y transporte aéreo), nos vemos obligados a omitir detalles y matices que —desde una perspectiva global— pueden considerarse menos interesantes. Esto nos permitirá subrayar aquellos trazos que, al menos en nuestra opinión, son importantes para interpretar lo que ha sucedido en este sector y los problemas que todavía están pendientes.

Antes de iniciar nuestra exposición conviene hacer tres advertencias importantes.

La primera de ellas es que, si bien resultaría lógico analizar conjuntamente los problemas de infraestructura y los de tráfico, en este artículo nos centraremos exclusivamente en estos últimos, ya que constituyen la esencia de la actividad transportadora propiamente dicha. Tendría bastante interés contemplar las implicaciones de la crisis en el tema de las infraestructuras y, muy especialmente, en cuanto a las actitudes más convenientes cara al futuro en este terreno, pero todo ello constituye por sí mismo un campo que exigiría un tratamiento singular y más profundo.

En segundo lugar, conviene señalar que en el transporte, como en otros sectores, la crisis ha planteado algunos *problemas nuevos* derivados de las fuertes elevaciones experimentadas por ciertos costes o del desajuste oferta/demanda, pero no es menos cierto que muchos de los problemas que ahora presenta el sector estaban ya presentes al iniciarse la crisis, e incluso bastantes años antes (1).

Por último, hay que advertir también —especialmente para quienes sólo conocen superficialmente este sector— que uno de los problemas básicos con

que deben enfrentarse quienes pretenden estudiarlo es el de las estadísticas. Aunque se trata de una cuestión generalizable a otros ámbitos, el caso del transporte es quizás uno de los más graves por cuanto no sólo subsisten carencias de datos importantes, sino que no faltan ejemplos de series divergentes referidas a un mismo problema, así como vacíos e interrupciones en algunas series básicas.

El tema está siendo revisado en estos momentos y presumiblemente mejorará en un próximo futuro. Sin embargo, algunos puntos concretos de nuestro análisis acusarán esta dificultad, que trataremos de superar recurriendo a distintas fuentes o haciendo las oportunas observaciones.

II. LA INCIDENCIA DE LA CRISIS EN EL CONJUNTO DEL SECTOR

Los sucesivos incrementos de los precios del petróleo y sus derivados han tenido, evidentemente, un impacto muy directo en la actividad transportadora de todas las economías del mundo. Por obvio, el tema no precisa un especial comentario, aunque en el próximo epígrafe aportaremos una serie de datos que permiten valorar cuáles han sido los efectos del aumento de los costes de energía en los distintos modos de transporte de nuestro país.

En todo caso, lo que sí conviene subrayar desde ahora es que las elevaciones que se han producido en los costes de producción de cada tipo de transporte han sido bastante distintas. El transporte marítimo y el aéreo,

en razón de su elevado consumo de combustible y de otros derivados del petróleo, fueron los subsectores más afectados, de forma que no sólo se ha desencadenado a partir de 1974 una auténtica espiral costes/tarifas de servicios, sino que los propios buques y aeronaves se han visto sometidos a revisiones tecnológicas importantes en función de los nuevos parámetros del coste de la energía.

La incidencia del alza de estos costes en el ferrocarril ha sido, sin embargo, mucho más limitada, dado que, por una parte, los *inputs* energéticos tenían ya un peso bastante reducido en los gastos de explotación del ferrocarril (8,5 por 100 en 1974) y, por otra, al no depender éste tan directamente de los derivados del petróleo, los aumentos en los precios fueron más moderados que en los demás sistemas de transporte, incluyendo —por supuesto— el transporte por carretera, donde los carburantes y lubricantes representaban ya en 1973 entre un 15 y un 25 por 100 de los costes de explotación (dependiendo del tipo de vehículo y del servicio prestado).

Pero, como es bien sabido, en el desarrollo de la crisis se han entrelazado y confundido toda una serie de factores. Entre los más destacables en nuestro caso hay que citar: *a)* los sustanciales aumentos que han experimentado también *otros costes* de producción; *b)* la *caída de la demanda* interna e internacional; *c)* la mayor *competencia internacional* en algunos tipos de transporte, y *d)* los *cambios tecnológicos* que se han iniciado coincidiendo con la crisis, que están provocando la obsolescencia de algunos buques, aeronaves y vehículos.

En el ámbito de los costes de producción, y refiriéndonos concretamente a los transportes españoles, el empujón al alza ha procedido —además de los combustibles— de los *salarios*, de las contribuciones a la *Seguridad Social*, de los precios de bastantes *suministros intermedios* y, de modo también muy importante, de los *gastos financieros*.

Analizaremos más tarde cada uno de estos conceptos para evaluar su respectivo impacto en cada sistema de transporte. Conviene subrayar sin embargo que, refiriéndonos al conjunto del sector, el aumento de los costes de personal se ha debido no sólo a las elevaciones salariales propiamente dichas, dado que también han contribuido a ello las mejoras en las condiciones económico-sociales pactadas en los convenios (por ejemplo, en Iberia, Aviaco y RENFE), la reducción por vía legal del número semanal de horas trabajadas, y otras mejoras laborales.

El incremento de los *costes financieros* ha tenido desigual relevancia en los distintos tipos de transportes. En los casos del ferrocarril y del sector aeronáutico, la fuerte descapitalización que se ha producido, unida a las necesidades de financiación a corto, han forzado a las empresas a acudir no sólo al mercado interno sino al internacional. Los elevados tipos de interés y la posterior evolución del dólar y de otras monedas se han encargado más tarde de generar unos costes suplementarios muy importantes (un 894 por 100 de aumento en RENFE y un 710 por 100 en Iberia, en diez años).

La lógica repercusión de los aumentos de costes en las *tarifas* de transportes sólo se ha

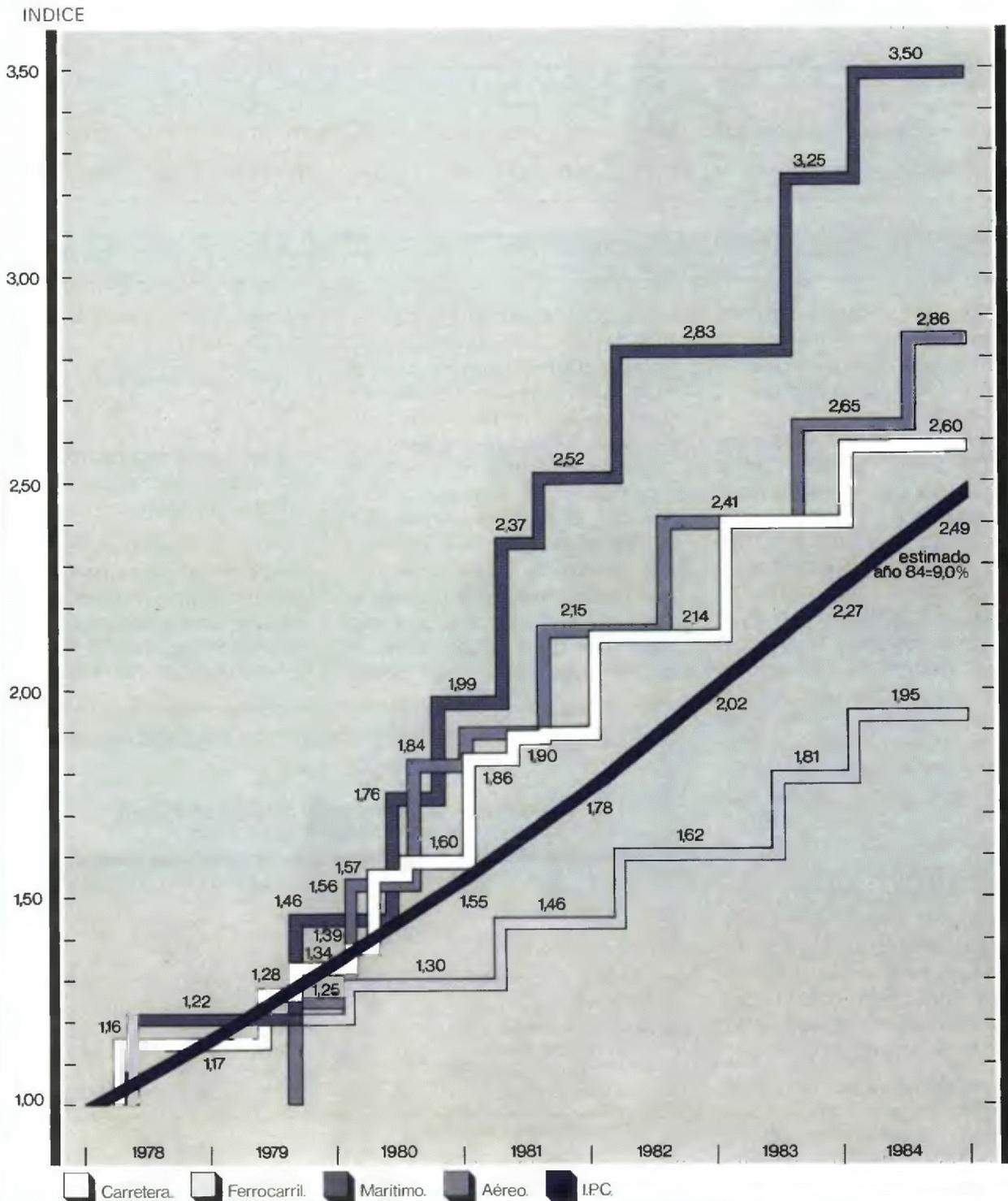
producido en la mayoría de los casos de forma incompleta, por dos motivos. El más importante es que todas estas tarifas —con la excepción de una gran parte de los fletes marítimos y de algunos servicios discrecionales por carretera— están sometidas al régimen de precios autorizados, lo que obliga a las empresas a someter sus propuestas de aumento a la Junta Superior de Precios, aunque en último término corresponde al gobierno su autorización.

Por razones de orden social y político, los incrementos permitidos por las autoridades han llegado a veces con retraso, y los límites máximos que se aprobaron fueron inferiores a los solicitados. En varias ocasiones, los aumentos autorizados durante la etapa que estamos considerando han tomado como punto de referencia la evolución del IPC en el ejercicio anterior o la esperada en el siguiente (2), cuando es evidente que los costes específicos del sector no evolucionan en paralelo con dicho indicador. La consecuencia inmediata de esta política de tarifas ha sido, como es lógico, una reducción del margen de explotación empresarial, que en ciertos casos se ha traducido en un aumento de las pérdidas a cubrir finalmente por los Presupuestos Generales del Estado.

El gráfico 1 pone de manifiesto cuál ha sido la evolución porcentual de las distintas tarifas del transporte de viajeros entre 1978 y 1984. En él se demuestra que, a pesar de la anterior observación, las tarifas oficiales de los distintos tipos de transporte han evolucionado de forma divergente, con un abarataamiento relativo del ferrocarril.

Sin embargo, se ha dado también otra circunstancia, por la

GRAFICO 1
EVOLUCION PORCENTUAL DE TARIFAS
TRANSPORTES DE VIAJEROS (subida media autorizada)
Indice: 1 enero 1978 = 1,00



CUADRO N.º 1
TRAFICO MARITIMO MUNDIAL 1973-83
 (Miles de Tm/milla)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Petróleo y productos derivados	10.217	10.621	9.730	11.183	11.467	10.646	10.659	9.405	8.371	6.482	6.250
Principales graneles	2.625	2.831	2.826	2.839	2.830	2.933	3.411	3.652	3.759	3.657	3.440
Otras mercancías	2.562	2.935	2.810	3.035	3.220	3.455	3.605	3.720	3.710	3.560	3.490
TOTAL	15.104	16.387	15.366	17.057	17.517	17.034	17.675	16.777	15.840	13.699	13.180

Fuente: Informe n.º 14 ANAVE.

cual, en ciertos casos —principalmente en los transportes por carretera (mercancías y discrecionales) y en los marítimos—, los aumentos registrados en los costes no se han trasladado plenamente a las tarifas y fletes. La situación depresiva del mercado, junto con el fuerte incremento de la competencia, han hecho que las tarifas *realmente* aplicadas se situasen con frecuencia por debajo de la horquilla oficial autorizada. Y tampoco faltan ejemplos en los que las empresas que detentan el monopolio —ferrocarril, transporte aéreo— autolimitaron sus propuestas de aumento o aplicaron —de hecho— tarifas más bajas que las oficiales, utilizando diversos medios (tarifas especiales, minitarifas, días azules, etc.), orientados a atraer a los usuarios. No siempre la respuesta del mercado a estos estímulos ha sido un aumento de la demanda, por lo que la aportación a la cuenta de resultados se ha estimado escasa.

Los efectos de la crisis en la *demand*a han sido también muy importantes en este sector. El transporte marítimo es, en este sentido, el más afectado, ya que algunos productos —entre ellos,

los crudos y derivados del petróleo— han experimentado un notable retroceso (ver cuadro número 1) que ha acabado determinando una dramática caída del tráfico marítimo global. La consecuencia más inmediata de este hecho es, también a nivel mundial, el fuerte desajuste oferta/demanda que hoy existe y que determina un notable margen de sobrecapacidad, a pesar de que se ha anticipado la baja a un buen número de buques en el último quinquenio (ver cuadro

número 2, con datos de noviembre de 1983).

La flota mercante española no ha sido —naturalmente— ajena a este proceso. En el próximo apartado estudiaremos el difícil ajuste que sigue planteado en este subsector.

Pero los efectos de la crisis sobre la *demand*a de transporte se han extendido también a todos los demás subsectores. A nivel de tráfico interno, el transporte de mercancías por ferrocarril ha

CUADRO N.º 2
MARGEN DE SOBRECAPACIDAD MUNDIAL EN TRANSPORTE MARITIMO

	MILLONES DE TPM			MILLONES DE m ³
	Carga general	Bulk-carriers	Tanques	Gases licuados
Oferta	106,2	202,4	311,0	14,6
Demanda	96,5	152,7	190,9	11,3
Sobrecapacidad... ..	9,7	49,7	120,1	3,3
— Amarre flota	6,6	13,0	58,2	2,7
— Velocidad reducida	—	32,1	41,8	—
— Otras causas	3,1	4,6	20,1	0,6
Sobrecapacidad / demanda (%)	10,1	32,5	62,9	29,2

Fuente: Lloyd's Shipping Economist. Noviembre 1983.

CUADRO N.º 3

RENFE. TRAFICO DE VIAJEROS COMPARADO
 (Millones de viajeros - Km.)

AÑOS	España (*) RENFE	Francia SNCF	Gran Bretaña BR	Alemania (Rep. Federal) DB	Italia FS
1973	11.933	44.469	29.763	38.945	36.359
1974	12.268	47.054	30.899	39.734	37.880
1975	12.319	50.447	30.256	36.897	36.332
1976	12.731	50.833	28.607	37.211	39.117
1977	13.112	51.576	29.290	37.347	38.361
1978	12.797	53.263	30.740	37.589	39.211
1979	12.671	53.333	32.030	39.380	39.687
1980	13.527	54.251	31.704	40.499	39.586
1981	14.261	55.414	30.740	41.795	40.090
1982	14.703	56.581	26.968	39.864	40.277

(*) Serie nueva.

Fuente: Memoria RENFE y Estadísticas U.I.C.

caído un 10 por 100, aunque el de viajeros ha aumentado sensiblemente, cuando en otros países (Gran Bretaña y R. F. de Alemania) permanece más o menos estable (cuadros núms. 3 y 4). En transporte aéreo, el número de viajeros transportados dentro de España siguió aumentando, aunque más tarde ha iniciado cierta caída, y el transporte internacional casi ha mantenido su línea de tendencia, si bien una serie de líneas regulares (en el caso de Iberia; las de América Central y del Sur, además de África y alguna de las europeas) han tenido problemas por caída de la demanda y/o aumento de la competencia.

Por último, aunque las cifras españolas de demanda de transportes por carretera son poco fiables (3), las estimaciones anuales disponibles indican que las tasas de crecimiento han sido bastante bajas y en estrecha relación con la evolución global de la economía. El transporte turístico y otros servicios discre-

cionales de viajeros, poco influidos por la crisis, han sido los únicos que han mantenido una tónica muy positiva. Las cifras de mercancías, por el contrario, muestran una tasa de variación interanual que en varios ejerci-

cios ha sido inferior incluso a la tasa de expansión del PIB.

Esta evolución de los distintos tipos de transporte ha tenido su lógico reflejo en las tasas de variación del VAB del sector entre 1973 y 1983, tal como puede comprobarse en el cuadro n.º 5.

Partiendo de una posición claramente expansiva (1973) que continuó en el siguiente ejercicio y que, con la excepción de 1975, pudo seguir hasta comienzos de 1978, se constata que, a partir de esta última fecha, el sector ha participado claramente de la situación de postración en la que se encuentra la economía nacional, desenvolviéndose por debajo incluso de la media anual del sector servicios en su conjunto.

Los efectos de la crisis no acaban en el simple análisis económico a corto o medio plazo. Como mínimo, hay dos proble-

CUADRO N.º 4

RENFE. TRAFICO DE MERCANCIAS (1) COMPARADO
 (Millones de toneladas - Km.)

AÑOS	España RENFE	Francia SNCF	Gran Bretaña BR (2)	Alemania (Rep. Federal) DB	Italia FS
1973	11.561	74.899	22.960	68.518	18.225
1974	11.577	78.386	21.630	70.489	18.701
1975	10.693	65.589	20.990	56.468	15.471
1976	10.766	69.930	20.448	60.606	16.987
1977	11.425	67.561	22.724	57.015	17.767
1978	10.708	68.697	19.982	58.679	17.337
1979	10.592	71.876	19.893	67.213	18.398
1980	10.387	70.908	17.640	65.880	19.031
1981	10.603	63.730	17.505	61.037	17.115
1982	10.504	60.554	15.879	56.513	16.856

(1) Tráfico comercial + Servicio.

(2) Sin transportes en servicio.

Fuente: Memoria RENFE y Estadísticas U.I.C.

CUADRO N.º 5

**TASAS DE VARIACION ANUAL VAB c.f. POR MODOS DE TRANSPORTE
PRECIOS CONSTANTES-VARIACION ANUAL. 1973: AÑO BASE**

	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Ferrocarril	10,22	4,58	5,51	4,95	4,43	- 3,41
Otros transportes terrestres de pasajeros	1,28	7,56	4,35	9,01	- 0,20	- 2,20
Otros transportes terrestres de mercancías.....	8,89	10,31	- 2,04	3,48	7,60	4,70
Transporte marítimo	9,10	8,20	0,94	6,68	5,20	2,10
Transporte aéreo	18,38	9,34	7,85	1,62	12,80	15,20
TOTAL SECTOR	9,21	8,67	1,45	4,66	6,41	3,67
PRO-MEMORIA:						
(VAB)						
- % Δ PIB c.f.	8,06	5,93	1,31	3,27	3,10	2,50
- % Δ VAB, S. Servicios c.f.	7,16	5,68	3,93	4,04	4,37	2,99
- % participación transporte s/PIB c.f.	5,30	5,46	5,46	5,48	5,48	5,39

	1979	1980	1981	1982	1983	Media anual
Ferrocarril	- 1,00	1,70	1,50	1,43	1,70	2,87
Otros transportes terrestres de pasajeros	- 0,50	1,00	1,00	1,28	- 0,32	2,02
Otros transportes terrestres de mercancías.....	3,80	2,80	1,00	2,07	0,94	3,89
Transporte marítimo	1,70	0,50	- 2,50	- 4,82	1,45	2,59
Transporte aéreo	2,50	2,20	5,30	7,89	1,71	7,71
TOTAL SECTOR	2,14	2,33	1,11	1,61	1,08	3,85
PRO-MEMORIA:						
(VAB)						
- % Δ PIB c.f.	0,16	1,48	- 0,32	1,24	2,03	2,61
- % Δ VAB, S. Servicios c.f.	1,68	1,16	1,44	2,16	1,65	3,30
- % participación transporte s/PIB c.f.	5,38	5,66	6,07	5,87	6,09	5,60

Fuente: CNE-INE y elaboración propia.

mas que se le han planteado al sector transporte en estos años y que deben ser mencionados. Ambos afectan muy directamente al transporte aéreo y a nuestra flota mercante.

El primero es el aumento de la *competencia internacional* y la consiguiente reducción de nuestras cuotas de mercado. El se-

gundo es la *revisión* a la que están sometidos los tipos de buques y aeronaves existentes, lo que implica no sólo necesidades de inversión para llevar a cabo transformaciones que ahorren energía, sino su sustitución por otros tipos y modelos que incorporan *nuevas tecnologías*, ya que, de hecho, la crisis energética ha supuesto prácticamente

el fin de ciertos tipos de aviones todavía en uso y, aún con mayor razón, la rápida obsolescencia de algunos buques cuyo diseño podía considerarse avanzado hasta no hace excesivas fechas.

Los requerimientos de inversión que todo esto nos plantea cara a los próximos años son

tan importantes como necesarios si deseamos conservar las posiciones que teníamos en el pasado.

Finalizada esta enumeración de los principales vectores que han tenido impacto en el sector transportes durante los años de crisis hasta ahora transcurridos, parece oportuno añadir una breve reflexión que estimo necesaria antes de pasar a estudiar con más detalle la evolución de los distintos tipos de transporte a partir de 1973 y las actitudes adoptadas por las empresas y las autoridades frente a las necesidades de ajuste que se han producido.

En síntesis, dicha reflexión podría concretarse en la necesidad de recordar que el sector transporte tenía ya planteados una serie de problemas importantes *antes* de iniciarse la crisis. Problemas que en algún caso han acentuado la gravedad de las consecuencias más directas de la crisis, mientras que en otros han hecho y hacen difícil su posible solución.

Con un propósito de simple enumeración (4), y sin un afán exhaustivo, podríamos destacar los siguientes: dispersión de las competencias sobre transportes entre diversos departamentos ministeriales (5); carencia de un mecanismo de análisis y valoración conjunta de las inversiones en infraestructuras del transporte, lo que ha motivado duplicaciones y despilfarros, además de condicionar el futuro de la política de transportes; excesiva complejidad legislativa y elevado intervencionismo administrativo, que tradicionalmente se combinaron con una falta real de ejercicio de las competencias estatales; subordinación de la política de transportes a otras

políticas industriales (construcción naval; automoción); fuerte descapitalización y falta de atención al ferrocarril a pesar de que, formalmente, la legislación vigente le concede ciertas ventajas sobre el transporte por carretera; predominio del minifundismo y de cierta falta de profesionalidad en este último subsector; importante presencia de empresas públicas en algunos tipos de transporte, dependientes de varios departamentos y con problemas de coordinación; y, *last but not least*, carencia de una política tarifaria y de relaciones intermodales que permitiese orientar la actividad del sector desde una óptica global.

III. EL COMPORTAMIENTO POR MODOS DE TRANSPORTE: PROBLEMAS Y RESPUESTAS

Las ideas expuestas en el apartado anterior se referían al sector transportes en su conjunto, aunque hemos avanzado ya algunas diferencias modales que son importantes.

Dentro de los naturales límites de un artículo, intentaremos ahora profundizar en el caso de cada uno de los distintos tipos de transporte, lo cual nos permitirá establecer con mayor claridad sus concordancias y diferencias.

Aunque metodológicamente el transporte por carretera y el ferrocarril suelen incluirse en un solo grupo (*transportes terrestres*), en este caso preferimos estudiarlos separadamente, ya que sus diferencias reales y funcionales son muy notables y,

como se verá, su respectivo comportamiento durante el período 1973-84 ha sido también bastante distinto.

1. El transporte por carretera

Este modo de transporte presta aproximadamente el 68 por 100 del tráfico interior de mercancías y el 89 por 100 del de viajeros. Su peso es, pues, muy importante en el funcionamiento de la economía española. Más relevante, sin duda, que en otros países europeos donde el ferrocarril y el transporte fluvial cubren un mayor segmento del tráfico de viajeros y, sobre todo, de mercancías.

Tanto en los objetivos como en el terreno empresarial, las diferencias que existen entre quienes realizan transportes de mercancías y los que llevan a cabo servicios de viajeros son tan claras que su análisis debe llevarse a cabo de forma separada.

Transporte de mercancías por carretera: un extraño ajuste

Uno de los hechos más destacables de este tipo de transporte es que a lo largo del período 1973-83 la *oferta* de vehículos y de capacidad de carga han experimentado aumentos muy importantes. Mucho mayores, por supuesto, que el incremento de la demanda de transporte por este medio.

Como refleja el cuadro n.º 6, en dicho período el número total de vehículos se ha incrementado en un 48,5 por 100, con un aumento bastante más elevado de los vehículos destinados a servicios privados (6).

CUADRO N.º 6

INCREMENTO DE LA OFERTA DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

	PARQUE DE VEHICULOS (n.º de unidades)			CAPACIDAD DE CARGA (en Tm.)		
	Servicio Público	Servicio privado	Total	Servicio público	Servicio privado	Total
Diciembre 1973	187.182	347.490	534.672	1.370.550	721.875	2.092.425
Diciembre 1983	251.204	542.844	794.048	2.156.047	1.138.473	3.294.520
Aumento en el período (%)	34,02	56,2	48,5	57,3	57,7	57,4

Fuente: Elaboración propia. Datos MTTC.

La capacidad total de carga ha aumentado también de forma muy considerable, aunque en este aspecto los porcentajes de crecimiento de servicio público y servicio privado fueron casi idénticos, con un 57,4 por 100 de aumento para el conjunto del parque.

Este hecho, que muestra la preferencia general por vehículos de una capacidad cada vez mayor, ha reforzado la diferencia que anteriormente existía ya en favor de los vehículos adscritos al servicio público, cuya capacidad de carga unitaria tonelada/vehículo era mucho mayor que en el caso de los vehículos de servicio privado (7,32 Tm/v. frente a 2,08 Tm/v. en 1973, que han pasado, respectivamente, a 8,52 Tm/v. y 2,10 Tm/v. en 1983).

Pero, con independencia de esto último y de la clara preferencia que también se detecta hacia vehículos de ámbito nacional (con un descenso de los de ámbito comarcal y, sobre todo, local), hay que preguntarse qué tipo de razones han podido influir más decisivamente en este importante *aumento* de la oferta, ya que en dicho período el mercado no generó incremen-

CUADRO N.º 7
TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

AÑOS	Millones de Tm/Km.	Tasa de variación anual
1973	77.900	—
1974	85.900	+ 10,3
1975	84.200	— 2,0
1976	87.100	+ 3,4
1977	93.300	+ 7,1
1978	97.700	+ 4,7
1979	101.400	+ 3,8
1980	98.500	— 2,9
1981	99.200	+ 0,7
1982	100.600	+ 1,4
1983	117.700 (7)	—

Fuente: Estimación. I. Estudios Transportes y C.

tos de *demanda* equivalentes, sino mucho más bajos.

A efectos comparativos, podemos tomar como posible indicador de la evolución de esta última una estimación oficial sobre el número de Tm/Km. transportadas, que en 1973 se calculó en 77.900 millones y que en 1982 había pasado a 100.600 millones Tm/Km., lo que supone una variación del 29,1 por 100 durante dicho período, con bajos crecimientos interanuales (ver cuadro n.º 7). Existe, pues, un claro desajuste entre el elevado aumento de la capacidad trans-

portadora por este medio y el aumento que ha experimentado la demanda real, lo cual invita a reflexionar sobre las posibles causas que han favorecido, en una etapa tan crítica, un aumento tan importante de la oferta y de la capacidad media de carga del parque de camiones.

Examinado el tema, estimamos que hay tres causas que han sido decisivas al respecto:

1) Durante este período de crisis, el transporte de mercancías por carretera (nacional, comarcal y local) se ha percibido

como una posible *actividad refugio*.

El número de empresarios autónomos ha aumentado sensiblemente, y es bien sabido que el acceso a esta actividad apenas requiere cualificación profesional, ni una formación empresarial específica. Una gran parte de los que deciden adquirir un vehículo de transporte tampoco necesitan realizar un refinado análisis del mercado; confían en su capacidad personal para asegurarse un puesto de trabajo, recurriendo a prácticas competitivas muy duras, apoyadas en su propio sacrificio personal.

2) En estos últimos años los fabricantes nacionales de vehículos industriales han tratado de paliar el descenso de sus cifras de ventas mejorando sus ofertas de condiciones de pago y dirigiendo sus esfuerzos hacia la producción y colocación en el mercado de vehículos con más capacidad de carga.

3) Por último, y en cuanto al aumento del tamaño de la flota, parece que una de sus principales causas ha sido la limitación (contingentación) del número de autorizaciones que ha

practicado la Administración, unida a la exigencia legal —recientemente derogada— de que la capacidad útil de carga por empresa superase las 25 Tm. para poder acceder a autorizaciones de ámbito nacional. Todo ello ha propiciado que la renovación de la flota se hiciese con vehículos de mayor tamaño; vehículos que, además, permiten obtener costes más bajos, especialmente en distancias más largas.

La explotación de los vehículos ha debido hacerse, sin embargo, con importantes aumentos en los *costes de producción*. Aumentos que, al menos en teoría, y teniendo en cuenta el desajuste oferta/demanda ya señalado, debían haber provocado no sólo fuertes incrementos en las tarifas sino serias dificultades a las empresas del sector.

Aunque los datos disponibles no son plenamente fiables y las estructuras de costes medios por empresa y por vehículo presentan desviaciones que pueden llegar a ser importantes (8), el cuadro n.º 8, que está basado en los datos utilizados anualmente para las revisiones oficiales de las tarifas, ofrece una

aproximación a la evolución media de los costes del sector.

El aumento experimentado por los precios de los carburantes y lubricantes ha sido, evidentemente, el más destacado, lo que ha alterado la estructura media de costes, haciendo que las retribuciones, las reparaciones, los seguros, los gastos financieros y las amortizaciones perdiesen peso relativo, a pesar de que los incrementos registrados en cada una de dichas partidas han sido también importantes.

La pregunta que hay que plantearse a la vista del aumento de la oferta y de estas fuertes elevaciones de costes es: ¿cómo han podido subsistir en este contexto las empresas españolas de transportes de mercancías?

La primera cuestión que conviene aclarar es que no todas las empresas preexistentes ni algunas de las que iniciaron más recientemente su actividad siguen hoy prestando servicios. Y debe tenerse en cuenta, igualmente, que el gobierno ha venido autorizando periódicas revisiones de las tarifas (9), en cuyo cálculo se han tenido en cuenta los aumentos experimentados en los costes.

Pero, con independencia de esto, la respuesta que cabe dar a dicha pregunta parece bastante clara. En primer lugar, las tarifas *realmente* aplicadas se han separado en numerosos casos —si no en la mayoría— de las oficiales. La necesidad de supervivencia ha llevado a los transportistas a una dura lucha por el mercado con sus competidores, ofreciendo precios de transporte más bajos, cuya más negativa consecuencia ha sido, sin duda, la progresiva descapitalización de las «empresas». Algunas de ellas —principalmente entre los autopatronos— han operado, y operan incluso, sin

CUADRO N.º 8

TRANSPORTES DE MERCANCÍAS POR CARRETERA:
EVOLUCIÓN Y ESTRUCTURA DE LOS COSTES

	Evolución		Estructura	
	1972-73	31-12-83	1972	1983
Mano de obra	100	599,8	26,15	24,36
Carburantes y lubricantes	100	828,6	24,78	31,89
Amortización y materiales (neumáticos y reparaciones)	100	571,4	34,75	30,84
Gastos financieros, seguros y varios.	100	580,5	14,32	12,91

Fuente: Elaboración propia. Datos MTTC.

CUADRO N.º 9

EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA

N.º DE EMPRESAS (por tipos)	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Pequeñas (de 1 a 5 vehículos)	s.d.	s.d.	127.824	129.725	132.851	140.597	145.390	153.439	157.248	160.475
Medianas (de 6 a 20 vehículos)	s.d.	s.d.	3.427	3.532	3.706	3.738	3.701	3.671	3.688	3.707
Grandes (de más de 20 vehículos)	s.d.	s.d.	428	442	454	467	466	503	509	515
TOTAL... ..	123.412	129.340	131.679	133.699	137.011	144.802	149.557	157.613	161.445	164.697

Fuente: Cifras MTTC.

previsiones claras en cuanto a la reposición del vehículo, mientras otras aplican tasas de amortización inferiores a las que técnicamente serían aconsejables.

Otra vía de salvación utilizada por ciertos transportistas ha sido la continua práctica de acciones *irregulares*, tales como: sobrecarga de vehículos; exceso de horas de conducción por jornada de trabajo; no cumplimiento de las limitaciones territoriales establecidas por el ámbito de las autorizaciones; intrusismo de los vehículos del sector privado en los servicios de transporte público; e, incluso, existencia de vehículos sin autorización.

Las grandes empresas de transportes (10) han sido, posiblemente, las que han sufrido con más dureza la situación. No es extraño que entre ellas se haya producido alguna baja y que otras hayan iniciado un peculiar proceso de «ajuste», consistente en convertirse en importantes centros de comercialización del transporte, reduciendo —incluso hasta el mínimo— sus actividades transportadoras propiamente dichas.

El procedimiento seguido por este tipo de empresas —que está fuera de la legalidad— consiste en transmitir la titularidad de sus vehículos a sus propios conductores, los cuales se constituyen en autopatronos o en pequeñas empresas independientes que, prácticamente, sólo siguen trabajando para su antigua empresa, la cual mantiene su red comercial y actúa de mero intermediario en una parte de los servicios que presta, evitando así problemas de mantenimiento; exceso de capacidad de flota; costes de seguridad social; etcétera.

A la vista de esta serie de datos y hechos, podemos concluir que, en definitiva, en la etapa 1973-83 el transporte de mercancías por carretera no ha realizado —salvo excepciones— un «ajuste» a la nueva situación creada. Su oferta ha aumentado; la traslación de los costes a las tarifas reales no ha sido plena, lo que en bastantes casos equivale a un proceso de descapitalización; se ha incrementado el minifundismo empresarial; y aumentaron las irregularidades de diverso tipo en la práctica

del servicio. Todo ello unido, muy posiblemente, a una subutilización de los vehículos, especialmente los de ciertas dimensiones.

Transporte de viajeros

Medida en función del número de vehículos, la *oferta* de autobuses dedicados al transporte de viajeros ha aumentado en nuestro país un 15,9 por 100 entre 1973 y 1983 (ver cuadro número 11).

Dicho aumento, que no resulta especialmente llamativo, se ha debido fundamentalmente a la expansión experimentada por las empresas de servicios discrecionales o que realizan actividades mixtas (regular/discrecional). En su conjunto, estos vehículos aumentaron un 24,4 por 100 frente a un retroceso del mismo orden en los dedicados a servicios regulares, lo cual responde, por una parte, al auge que han seguido experimentando —a pesar de la crisis— ciertos servicios discrecionales (como los transportes turísticos y el transporte escolar) y, por otra, a que los servicios regulares si-

guen perdiendo posiciones a nivel general, lo que no es contradictorio con el hecho de que algunas líneas regulares hayan elevado su oferta y el nivel de ocupación, bien sea por la ventaja comparativa que ofrecen sus tarifas o porque las mejoras introducidas en los servicios las hacen más atractivas.

Este aumento global de la oferta también se ha producido, aunque en una proporción superior, en el número de plazas ofrecidas. En 1973, su número era de 889.627 y al cerrar 1983 la cifra oficial ascendía ya a 1.200.157, lo que implica un incremento del 34,9 por 100 (cuadro n.º 12). De estos datos se deduce que, durante dicho período, la capacidad media de los vehículos en servicio ha pasado de 41/42 plazas a 47/48, principalmente como consecuencia de los sensibles aumentos de plazas que se registran en los nuevos autobuses autorizados.

No existe una buena información estadística que permita estudiar adecuadamente la evolución de la *demand*a en este tipo de transporte. Las estimaciones efectuadas para algunos ejercicios permiten, sin embargo, disponer de un indicador aproximado y nos muestran que los viajeros/Km. transportados en 1975 fueron 26.885 millones, mientras que en 1982 sumaron 28.719. Esto supone que el aumento total entre ambos ejercicios sólo fue de un 6,8 por 100, lo que representa una tasa muy baja.

La consecuencia más clara que se deduce de la confrontación entre la evolución de la oferta y la demanda en este tipo de transporte es que el *nivel general de ocupación* ha disminuido, situándose, en el caso de las em-

presas que cubren las líneas regulares, en torno al 44 por 100, lo que sin duda reduce su rentabilidad y ofrece un amplio margen de exceso de capacidad cara a una futura posible recuperación de los tráficos.

En todo caso, y si tenemos en cuenta que el ferrocarril no se ha visto beneficiado por el aumento global del número de viajeros/Km. que ha registrado el país, parece evidente que este último sólo ha favorecido a ciertas empresas de servicio discrecional y, de forma prioritaria, al vehículo privado.

Al mismo tiempo que se producía este desajuste oferta/demanda, las empresas dedicadas al servicio de viajeros han tenido que hacer frente también a los importantes y consabidos aumentos de costes.

El cuadro n.º 10 recoge algunos datos referidos a la evolución que han experimentado los costes medios de las empresas dedicadas al transporte regular de viajeros a partir de 1975.

Aunque este último hecho impide hacer comparaciones con

otros tipos de transporte, dado que las cifras de partida de 1975 tenían ya incorporados fuertes aumentos en los carburantes y aceites, así como en la mano de obra, es indudable que los incrementos experimentados por todas las partidas de costes, excepto por la de gastos financieros, seguros y varios, han sido muy importantes.

Un análisis de la información disponible permite afirmar que dichos aumentos no han podido ser totalmente repercutidos en las *tarif*as ya que, si bien éstas se revisan anualmente en función de los incrementos medios de costes, los porcentajes de aumento autorizados oficialmente quedaron en bastantes ocasiones por debajo de aquéllos, ajustándose, por razones casi siempre de tipo político y social, al incremento del IPC. Dichos aumentos se autorizaron además con retraso en varios ejercicios, lo que supuso una acumulación de las pérdidas en ingresos.

La consecuencia lógica de todo este proceso ha sido una *me-*

CUADRO N.º 10

**TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA:
EVOLUCION DE LOS COSTES POR GRANDES PARTIDAS (*)**

	VARIACIONES EN LOS COSTES		ESTRUCTURA MEDIA DE COSTES	
	Dic. 1975	Dic. 1983	Dic. 1975	Dic. 1983
Costes de mano de obra	100	454,6	40	45,5
Carburantes y lubricantes	100	414,3	15	15,5
Amortización y materiales	100	471,9	30	28,5
Gastos financieros, seguros y varios.	100	281,9	15	10,5
TOTAL	—	—	100	100

(*) Con anterioridad a 1975 las tarifas se revisaban línea a línea, lo que impide disponer de datos medios para los ejercicios anteriores.

Fuente: Datos MTTTC, y J. S., Precios referidos a una media.

CUADRO N.º 11

VARIACIONES EN EL PARQUE DE VEHICULOS PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS
POR CARRETERA

AÑOS	VR		VD		VR + VD		TOTAL
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	
1973	3.805	17,56	8.155	37,64	9.708	44,80	21.668
1974	4.277	18,74	8.391	36,76	10.159	44,50	22.827
1975	4.156	17,46	8.826	37,07	10.827	45,47	23.809
1976	4.093	17,08	8.817	36,79	11.056	46,13	23.966
1977	4.016	16,56	9.062	37,36	11.175	46,08	24.253
1978	3.637	14,89	9.391	38,46	11.391	46,65	24.419
1979	3.553	14,45	9.492	38,61	11.541	46,94	24.586
1980	3.292	13,34	9.775	39,61	11.609	47,05	24.676
1981	3.068	12,25	10.087	40,29	11.882	47,46	25.037
1982	3.223	12,46	10.475	40,48	12.176	47,06	25.874
1983	2.897	11,53	10.797	42,97	11.430	45,50	25.124

VR = Vehículos de empresas que sólo tienen líneas regulares.

VD = Vehículos de empresas autorizadas para servicios discrecionales.

VR + VD = Vehículos de empresas que disponen de autorizaciones para ambos tipos de servicios.

Fuente: Dirección General de Transportes Terrestres.

nor rentabilidad media de los vehículos y, en consecuencia, una *reducción del excedente* empresarial de las empresas explotadoras.

Este hecho no es, sin embargo, generalizable. Ha sido más claro en las líneas regulares que sirven ciertas zonas rurales y poco pobladas, y mucho menos evidente en el caso de las líneas de larga distancia o que cubren zonas de elevada densidad de población. Tampoco pueden hacerse afirmaciones globales en el caso de los vehículos destinados a servicios discrecionales o mixtos, ya que hay constancia de que existen fuertes divergencias en razón del servicio prestado (turistas; transporte escolar; transporte de trabajadores; etc.) y de la mejor o peor organización comercial de la empresa.

Tres hechos más pueden anotarse en el comportamiento de los transportes de viajeros por

carretera durante la etapa 1973-1983. El primero es que, al igual que sucedía en el transporte de mercancías, tampoco aquí se han respetado plenamente las normas legales, limitaciones y exigencias de autorización para prestar los servicios (11).

El segundo es que durante este período de crisis se ha producido una *reducción* en el número total de empresas, que en 1973 sumaban 6.080 y al finalizar 1983 sólo ascendían a 5.159, principalmente como consecuencia de las bajas habidas entre las empresas dedicadas sólo a transportes regulares — bastantes de ellas de escasa dimensión — o exclusivamente a transportes discrecionales.

Por último, el deterioro de la relación demanda/oferta ha tenido también como manifestación el *envejecimiento* progresivo del parque de autobuses que prestan servicios, que alcanza ya cifras muy preocupantes

desde el punto de vista de la seguridad (cuadro n.º 13).

La edad media de los autobuses destinados a líneas regulares era ya muy alta en 1973 y ha seguido aumentando, pero el empeoramiento ha sido mayor en el caso de los servicios discrecionales, ya que se ha pasado de una cota media aceptable a un nivel ya muy alto, proceso que es especialmente grave por haberse producido en un lapso de tiempo relativamente corto (cuadro n.º 13).

2. Ferrocarril: de la huida hacia adelante a un ajuste progresivo

Tal como hemos indicado anteriormente, en el punto de partida de la etapa que aquí estamos analizando (finales de 1973), los ferrocarriles españoles tenían ya planteados una serie de pro-

CUADRO N.º 12

OFERTA DE PLAZAS DE AUTOBUSES DE LAS EMPRESAS VR Y VD, PURAS Y MIXTAS

AÑOS	VR		VD		VR + VD		TOTAL
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	
1973	152.946	17,19	309.854	34,83	426.827	47,98	889.627
1974	173.585	18,15	330.274	34,54	452.469	47,31	956.328
1975	173.077	16,98	358.057	35,12	488.444	47,90	1.019.578
1976	171.905	16,41	371.670	35,47	504.239	48,12	1.047.814
1977	169.162	15,74	389.794	36,28	515.473	47,98	1.074.429
1978	154.202	13,99	414.846	37,65	532.842	48,36	1.101.890
1979	153.894	13,72	428.156	38,16	539.811	48,12	1.121.861
1980	143.881	12,56	448.972	39,20	552.420	48,23	1.145.273
1981	135.187	11,52	468.412	39,93	569.356	48,54	1.172.955
1982	142.031	11,59	491.557	40,13	591.380	48,28	1.224.968
1983	129.008	10,75	511.173	42,59	559.976	46,66	1.200.157

VR = Vehículos de empresas que sólo tienen líneas regulares.

VD = Vehículos de empresas autorizadas para servicios discrecionales.

VR + VD = Vehículos de empresas que disponen de autorizaciones para ambos tipos de servicios.

Fuente: Dirección General de Transportes Terrestres.

blemas importantes, cuyas raíces se encuentran en las propias rigideces de este modo de transporte, en el difícil trazado español, en la organización de las empresas explotadoras (RENFE y FEVE), en la intensa demanda de capital que exige su mantenimiento y modernización y, para no prolongar esta enumeración, en las pérdidas continuadas que había experimentado ya su cuota de mercado, tanto en viajeros como en mercancías (12).

Baste recordar, en este último aspecto, que en el transporte de viajeros el ferrocarril ha pasado de una cuota del 56 por 100 en 1950, al 28 por 100 en 1960, al 12,5 por 100 en 1970, hasta el 8,5 por 100 actual. En mercancías, los sucesivos niveles han sido: el 40 por 100 en 1950, el 21 por 100 en 1960, el 12 por 100 en 1970 y el 7 por 100 actual. El transporte por carretera —incluido el uso del vehículo privado— ha sido el

principal captador del desarrollo que experimentó la demanda global de transporte en los últimos 30 años. Crecimiento directamente asociado a la expansión económica del país. Según los cálculos efectuados, en el transporte de viajeros, el vehículo privado ha absorbido el 77 por 100 de la nueva movilidad, el autobús el 16 por 100 y el ferrocarril y el transporte aéreo el 7 por 100 restante, con participaciones muy similares de ambos modos. En el tráfico de mercancías, la carretera ha absorbido en torno al 73 por 100 de la nueva movilidad, el ferrocarril el 4 por 100,

el tráfico marítimo el 20 por 100 y el transporte por oleoducto el 3 por 100 restante.

Aunque las raíces de los males que aquejan al ferrocarril son bastante diversas, no cabe duda de que este proceso de fuerte desplazamiento de la demanda de transporte hacia los otros modos constituye una de las claves de los problemas que afectan a nuestras empresas ferroviarias (13). La incapacidad del ferrocarril para mantener un servicio competitivo con la carretera —velocidad, regularidad, disponibilidad y flexibilidad, por

CUADRO N.º 13

EDAD MEDIA DE LOS AUTOBUSES (AÑOS)

AÑOS	Servicio regular	Servicio discrecional
1973	11,1	4,9
1983	12,3	8,1

Fuente: D. G. Transportes Terrestres.

CUADRO N.º 14

GASTOS DE EXPLOTACION DE RENFE
(En millones de pesetas corrientes)

AÑOS	Personal	(%)	Energía y combustible	(%)	Gastos financieros	(%)
1974	21.944	57,3	3.235	8,5	4.722 (1)	12,3
1975	27.835	54,4	3.648	7,4	3.734 (1)	7,2
1976	36.054	55,7	4.116	6,4	5.056	7,8
1977	48.367	57,0	4.454	5,3	7.564	8,9
1978	60.604	59,3	4.974	4,9	9.785	9,6
1979	70.847	59,5	5.677	4,8	9.601	8,0
1980	83.206	59,7	7.970	5,7	12.682	9,1
1981	96.252	56,3	12.433	7,3	16.514	9,6
1982	116.559	50,3	13.901	6,0	35.585	15,4
1983	130.199	47,0	16.402	6,0	50.145	18,0
1984 (*)	77.704	46,6	11.425	6,8	33.402	20,0

AÑOS	Amortización	(%)	Materiales y varios	(%)	Total	(%)
1974	4.532	11,8	3.880	10,1	38.313	100
1975	5.064	10,0	10.699	21,0	50.980	100
1976	5.682	8,7	13.786	21,4	64.694	100
1977	6.385	7,5	18.016	21,3	84.786	100
1978	8.557	8,4	18.212	17,8	102.132	100
1979	10.024	8,4	22.825	19,3	118.974	100
1980	11.350	8,2	24.021	17,3	139.229	100
1981	13.164	7,7	32.649	19,1	171.012	100
1982	15.471	6,7	50.023	21,6	231.539	100
1983	16.395	6,0	63.484	23,0	276.895	100
1984 (*)	11.813	7,1	32.354	19,5	166.698	100

(*) A 31 de julio.

(1) Datos estimados.

Fuente: RENFE.

ejemplo — pudo deberse en parte a una falta de criterios gerenciales adecuados, pero no es menos cierto que en todo ello han pesado siempre, y muy intensamente, las limitaciones objetivas de este tipo de transporte frente a otros, y sus elevadísimos costes de adaptación.

Con todo, en la etapa inmediatamente anterior al inicio de la crisis económica internacional, RENFE había aplicado un Plan Decenal de Modernización (1964-74, aunque sólo se mantuvo vigente hasta 1970) propiciado por el Banco Mundial, que

no sólo mejoró el equipamiento y determinadas infraestructuras, sino que hizo que se redujeran los gastos de energía — que de un 34 por 100 de los ingresos ordinarios en 1957 pasaron al 10 por 100 en 1973— y condujo a una disminución de la plantilla, aunque los costes laborales reales por unidad producida aumentaron, especialmente en los ejercicios más próximos a 1973.

La crisis y el cambio político-social de España entre 1974 y 1980 ha incidido notablemente en el ferrocarril, provocando —entre otras cosas— fuertes aumentos

en los costes *energéticos* y de *personal*, así como en las *car-gas financieras* (14). Conviene examinar dichos aumentos y su absorción con cierto detalle.

Durante el período 1973-82 el coste unitario medio anual de la *energía eléctrica* se incrementó para RENFE en un 886 por 100 y el *gas-oil* en un 520 por 100. Sin embargo, el impacto real de estos aumentos ha sido —como ya se apuntó en el apartado II— relativamente bajo ya que, por un lado, los costes de la energía y los combustibles no son tan importantes en este tipo

CUADRO N.º 15
**RENFE: EVOLUCION SALARIOS + S. S.
 FRENTE A PRODUCTIVIDAD E I.P.C.**
 (Período 1973-82)

	1973	1982
Salarios (totales)	100	592,1
Seguridad Social	100	986,0
Total gastos personal	100	653,7
Productividad	100	139,0
I.P.C.	100	418,0

Fuente: RENFE y elaboración propia.

los aumentos de plantilla habidos entre 1980 y 1983, constituyen otros tantos componentes que explican esa elevación de los costes de la mano de obra, que no pudo absorberse por la empresa (la productividad del personal, medida en unidades de tráfico por agente, aumentó en un 12 por 100 entre 1973 y 1982) y que tampoco se trasladó por completo a las tarifas, como más adelante veremos (cuadro número 15).

Por último, uno de los componentes de los costes que más ha aumentado durante esta etapa han sido los *gastos financieros*, que si en 1973 representaban un 4 por 100 de los ingresos totales, en 1983 superaron el 27 por 100. De hecho, este renglón constituye hoy una de las cargas básicas de RENFE que, por sí sola y dadas las dificultades que existen para remover sus raíces, seguirá condicionando durante bastante tiempo los resultados de explotación y el balance de la empresa.

La causa principal de que se haya producido un aumento tan

de transporte como en el resto y, además, RENFE ha ido mejorando su *productividad energética*, reduciendo casi a la mitad el consumo de energía durante dicho período.

Como consecuencia de ello, la Red ha podido absorber una parte del incremento de los precios energéticos, de modo que el coste unitario de energía de tracción sólo aumentó en un 480 por 100.

En el caso de los *gastos de personal* las elevaciones regis-

tradas han tenido una trayectoria mucho más gravosa para las cuentas de explotación de RENFE. Entre 1974 y 1983 los gastos de personal aumentaron un 493 por 100 en términos monetarios. Las subidas salariales pactadas entre 1974-78, el impacto de algunas normas básicas aprobadas durante ese período (Ley de Relaciones Laborales; Estatuto de los Trabajadores; etcétera) y el fuerte aumento de las cargas derivadas de la Seguridad Social (986 por 100 entre 1973-82, para RENFE), unidos a

CUADRO N.º 16
FUENTES FINANCIERAS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIONES DE RENFE
ORIGEN DE RECURSOS DE INVERSION
 (Millones de pesetas corrientes)

CONCEPTO	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Aportaciones del Estado	5.225	6.470	6.390	7.650	8.000	5.950	9.800	9.800	11.880	15.102
%	40	39	25	36	31	26	26	19	18	19
Fondos autogenerados	4.410	4.532	5.064	5.682	6.385	8.557	10.024	11.350	13.167	15.467
%	34	27	20	27	24	38	26	22	20	19
Recursos ajenos	3.470	5.575	14.409	7.685	11.689	8.216	18.134	29.690	39.953	50.000
%	26	34	56	37	45	36	48	59	68	62
TOTAL	13.105	16.577	25.863	21.017	26.074	22.723	37.958	50.840	65.000	80.569
%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Fuente: RENFE.

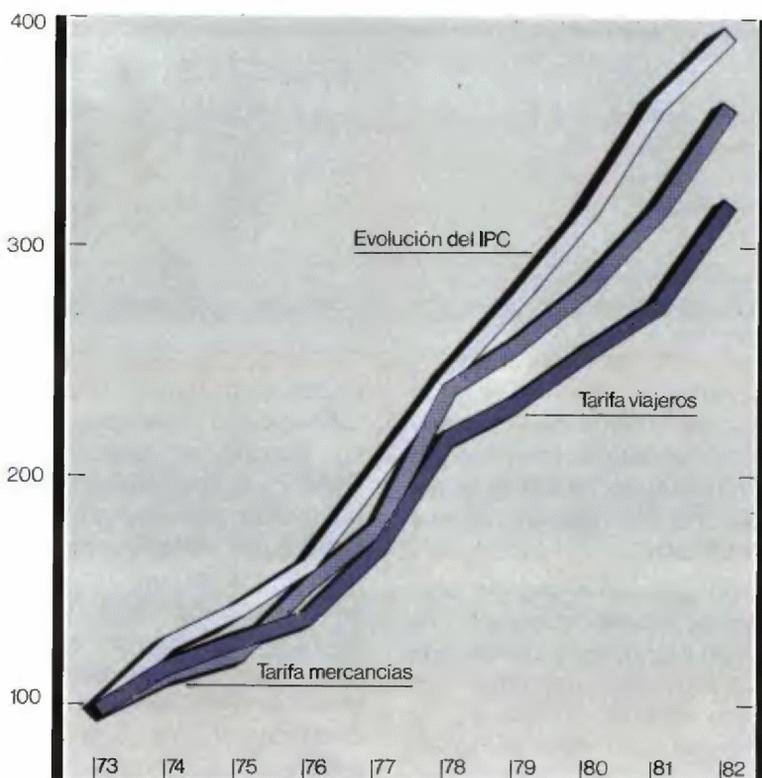
considerable de las cargas financieras han sido las insuficientes consignaciones presupuestarias aprobadas por el Estado (subvenciones destinadas a compensar ciertos servicios y el déficit, y aportación estatal para inversiones) (15), lo cual ha exigido recurrir a la *financiación a corto plazo* y acelerar el proceso de *endeudamiento* de la empresa, con unos costes financieros cada vez más elevados.

Hay que tener en cuenta, por otra parte, que la política de amortizaciones que siempre se había seguido por RENFE —y que ha continuado durante esta etapa— no permitía garantizar la necesaria reposición de los activos ferroviarios, por lo cual las inversiones destinadas a aumentar y mejorar la capacidad de la red se han tenido que financiar en buena medida con recursos exteriores. La consecuencia ha sido que la financiación de inversiones con recursos ajenos ha pasado de un 26 por 100 en 1973 a un 62 por 100 en 1982.

Una parte de la financiación a corto plazo obtenida ha procedido de los propios proveedores de la empresa, lo cual se ha traducido también en un importante encarecimiento de los servicios y bienes adquiridos en el exterior, cuya cuantía real aumentó, además, durante la etapa que estamos examinando debido a que la empresa practicó una política favorable a la subcontratación y a los suministros exteriores.

Tampoco en el terreno de las *tarifas* —sujetas siempre a la autorización del gobierno— se ha producido una evolución favorable a la empresa. De hecho, aunque RENFE ha presentado anualmente los correspondientes estudios de costes y la propues-

GRAFICO 2
INDICES TARIFARIOS MEDIOS DE RENFE



Fuente: RENFE.

ta de nuevas tarifas, los aumentos aprobados han quedado —como ya vimos en el apartado II— por debajo de sus propios costes y del IPC (ver gráfico 2), debido a razones de orden político-social y, en algún caso, a una deliberada política de reducción comparativa de sus precios en relación con el transporte aéreo y con la carretera. La competencia que estos dos modos han seguido haciendo al ferrocarril ha sido —sin embargo— muy dura. Especialmente en el segundo caso, ya que las empresas de transportes por carretera, tanto de mercancías co-

mo de viajeros, han ajustado sus propios precios reales a esta caída de tarifas y a la situación del mercado, ofreciendo además, en no pocas ocasiones, un mejor servicio (16).

Teniendo a la vista estos datos, cabe preguntarse cuál ha sido la actitud de las autoridades y de los dirigentes de RENFE en el último quinquenio (1979-1984) y en qué medida se tomó conciencia de la situación y de su futuro.

La respuesta a esta cuestión debe centrarse en dos períodos: hasta 1983 y desde entonces hacia el futuro.

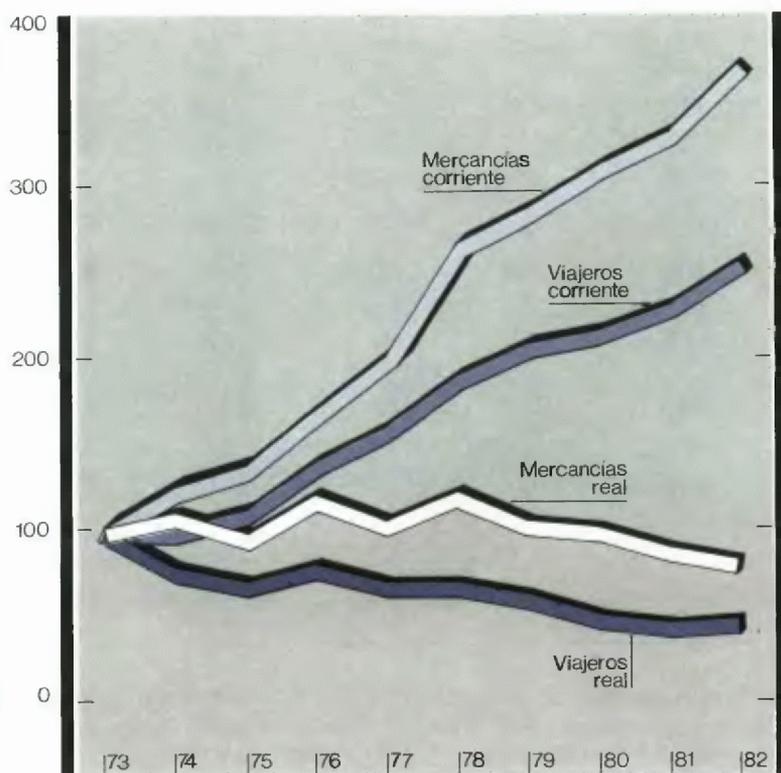
En el primero de ellos, además de no rectificar seriamente ninguno de los problemas pendientes ni tratar de ajustar el funcionamiento de la empresa a los parámetros de la crisis, lo que repercutió en las cuentas de resultados (cuadros núms. 16 y 17), se produce un hecho muy significativo, que caracteriza una clara política de «huida hacia adelante».

Nos referimos a la elaboración del nuevo Plan General de Ferrocarriles (PGF) que debía cubrir doce años (1980-1991), en el que, partiendo «de los demostrados beneficios sociales del tren como

medio de transporte», se optaba por una «política de reestructuración general» que permitiese alcanzar unos servicios de viajeros y mercancías, de confort, frecuencia y calidad similares a los que tienen los países occidentales, «modificando las estructuras ferroviarias» y... «mediante la adquisición del material necesario». Este último propósito se concretaba en la decisión de invertir, a lo largo de doce años, una media de 100.000 millones de pesetas constantes de 1980, además de poner en marcha otras acciones en la ordenación de los servicios.

Aunque el PGF no fue aprobado por el gobierno, de hecho, la compañía trató de aplicar algunas de las medidas y objetivos, especialmente en cuanto a la inversión, lo que aceleró el proceso de endeudamiento y elevó las cargas financieras al faltar las consiguientes contrapartidas presupuestarias. Todo ello en un contexto en el que también aumentó la plantilla de agentes y se tomaron otras decisiones que, cuando menos, hay que calificar como muy discutibles desde un punto de vista gerencial (por ejemplo, en el ámbito del transporte que RENFE realiza en la carretera, o en las subcontrataciones).

**GRAFICO 3
PRECIOS MEDIOS (EVOLUCION)**



Fuente: Elaborado con datos de RENFE.

Esta situación ha cambiado sustancialmente desde mediados de 1983 y, sobre todo, a partir de 1984, con la aprobación del *contrato-programa* (C.P.) entre el Estado y RENFE que estará vigente en el periodo 1984-86.

En el C.P., aunque no se establece un proceso de ajuste «duro», se fijan una serie de objetivos cuantificados que suponen un giro muy importante en la trayectoria que venía siguiendo la Red. Entre otros: se establecen nuevas metas relacionadas con la calidad del servicio (incrementos de velocidad; garantías de plazos; regularidad; etcétera) y unos criterios más claros sobre la evolución de las tarifas en orden a lograr la cobertura total de los gastos originados por el tráfico de mercancías y ciertos servicios de viajeros (camas y trenes diurnos de alta calidad en 1.ª clase). Asimismo, se plantean compromisos concretos en materia de organización y control interno de la empresa; reducción de la plantilla en 5.130 agentes; aporta-

CUADRO N.º 17

RENFE: CUENTAS DE RESULTADOS 1973-1982

(En millones de pesetas corrientes)

CONCEPTO	1973	1974	1975	1976	1977
INGRESOS					
Viajeros	12.200	12.613	14.444	18.357	21.422
Mercancías	11.681	14.049	14.580	18.830	23.404
Vagón completo	9.530	11.356	11.343	14.040	17.193
Contenedores	—	—	288	558	698
Detalle y Paquete Exprés	1.246	1.490	1.752	2.761	3.369
Transportes internos (prov. + servicio) ..	905	1.087	1.125	1.268	1.917
Otros ingresos	—	116	72	203	227
Correos	1.020	1.101	1.226	1.836	2.270
Varios	3.764	5.868	7.900	8.666	9.453
Canon	2.163	2.296	2.596	2.536	2.070
ATCAR	249	279	1.457	1.818	2.207
Otros ingresos	1.352	3.293	3.847	4.312	5.176
TOTAL INGRESOS	28.665	33.631	38.150	47.689	56.549
GASTOS					
Personal	17.830	21.944	27.835	36.054	48.367
Energía y combustible	2.263	3.235	3.648	4.116	4.454
Materiales y varios	5.810	6.841	12.996	16.924	21.928
Energía usos distintos de tracción	325	278	273	736	790
Consumo de materiales	2.307	2.002	3.925	3.728	4.934
Servicios del exterior	—	—	5.501	7.598	9.763
Gastos financieros	3.178	4.561	2.177 (1)	1.535	1.954
ATCAR	—	—	1.120	1.603	1.958
Gastos generales	—	—	—	1.724	2.529
Gastos asignados a inversiones	— 252	— 255	— 252	—	—
TOTAL GASTOS	25.651	32.020	44.227	57.094	74.749
Amortización	+ 3.014	+ 1.866	— 6.077	— 9.405	— 18.200
Amortización	4.410	4.532	5.064	5.682	6.385
Intereses	1.025	1.761	2.557	3.521	5.610
Resultados otros ejercicios	—	—	—	—	—
RESULTADOS	— 2.421	— 4.427	— 13.698	— 18.608	— 30.195
Ingresos/Gastos + Amortizaciones + Intereses	0,922	0,878	0,736	0,719	0,652

(1) Suma de gastos financieros y generales.

Fuente: Contrato-Programa RENFE-Estado.

ción por el Estado de las compensaciones que percibirá la Red en concepto de contraprestación por las obligaciones de servicio público; explotación de servicios de mercancías en condiciones tarifarias subvencionadas;

pagos previstos como subvención de explotación; y un plan financiero para las inversiones a realizar en el periodo, que no deben seguir ya la línea marcada con anterioridad sino una trayectoria más contenida.

El contrato-programa, que incluyó el estudio del posible cierre de 3.055 Km. de líneas consideradas altamente deficitarias (17), se ha planteado, pues, como objetivos básicos: 1) la contención del crecimiento de las apor-

CUADRO N.º 17 (continuación)
RENFE: CUENTAS DE RESULTADOS 1973-1982
 (En millones de pesetas corrientes)

CONCEPTO	1978	1979	1980	1981	1982
INGRESOS					
Viajeros	26.012	26.478	28.800	33.139	38.373
Mercancías	28.685	30.124	34.128	36.010	38.925
Vagón completo	20.856	21.437	24.042	24.917	26.340
Contenedores	970	851	1.454	1.870	2.395
Detalle y Paquete Exprés	4.318	5.065	5.502	6.044	6.890
Transportes internos (prov. + servicio) ...	2.328	2.526	2.870	2.994	3.009
Otros ingresos	213	245	260	185	291
Correos	3.060	3.900	4.474	4.594	4.426
Varios	8.795	11.834	10.392	20.961	28.167
Canon	596	—	—	—	—
ATCAR	2.595	3.493	3.111	3.781	3.535
Otros ingresos	5.604	8.341	7.281	17.180	24.632
TOTAL INGRESOS	66.552	72.336	77.794	94.704	109.891
GASTOS					
Personal	60.604	70.847	83.206	96.252	116.559
Energía y combustibles	4.974	5.677	7.970	12.433	18.901
Materiales y varios	23.054	27.387	30.526	43.445	60.348
Energía usos distintos de tracción	944	989	1.463	2.366	2.374
Consumo de materiales	4.950	6.541	7.122	10.704	13.692
Servicios del exterior	10.347	13.137	13.997	17.247	30.607
Gastos financieros	2.457	1.885	3.509	7.247	6.998
ATCAR	2.385	2.677	2.996	3.549	3.327
Gastos generales	1.971	2.158	1.439	2.332	3.350
Gastos asignados a inversiones	—	—	—	—	—
TOTAL GASTOS	88.632	103.911	121.702	152.130	190.808
Amortización	-22.080	- 31.575	- 43.908	- 57.426	- 8.091
Amortización	8.557	10.024	11.350	13.164	15.471
Intereses	7.328	7.716	9.173	9.267	28.587
Resultados otros ejercicios	—	—	2.854	—	4.005
RESULTADOS	-37.965	- 49.315 (2)	- 67.285 (2)	- 79.857	-128.980
Ingresos/Gastos + Amortizaciones + Intereses	0,637	0,595	0,536	0,542	0,460

(2) No incluye el déficit de TITSA.

Fuente: Contrato-Programa RENFE-Estado.

taciones financieras del Estado a RENFE; 2) la reducción del déficit para tender hacia una situación de equilibrio de la cuenta de explotación, una vez compensados aquellos costes en los que la empresa incurre como

consecuencia de las obligaciones de servicio público que se le imponen, y 3) una serie de mejoras en la gestión interna y en la prestación de los servicios.

La cuantificación de los objetivos y compromisos, definidos

en el tiempo, pretende lograr, pues, el inicio de una reestructuración en casi todos los órdenes. Una meta ambiciosa que, aunque no se alcance plenamente, implica un cambio sustancial en la tendencia de RENFE

CUADRO N.º 18

EVOLUCION DE LA FLOTA DE TRANSPORTE ESPAÑOLA (AL 31-XII) (1) Y TOTAL DE FLOTA

	1973		1974 (2)		1975		1976 (2)		1977	
	N	TRB	N	TRB	N	TRB	N	TRB	N	TRB
Petroleros	102	2.211	108	2.260	106	2.873	112	3.028	120	4.685
Combinados	1	65	2	124	4	259	4	259	4	259
Graneleros	38	733	33*	715*	43	768	47*	803*	52	839
Carga general.....	519	778	498*	777*	477	776	467*	766*	458	756
Portacontenedores..	19	35	25	45*	30	56	39*	81*	48	106
Ro-Ro	12	9	13*	10*	14	11	17*	17*	21	23
Frigoríficos.....	43	65	44*	66*	47	68	44*	55*	42	54
Gases licuados ...	18	56	16	53	16	53	15	56	15	56
Especiales	19	37	20*	36*	22	35	31*	38*	40	61
Pasaje	58	276	56*	256*	52	237	51*	196*	51	196
Total flota mercante	829	4.265	815*	4.342*	811	5.136	827*	5.299*	851	7.035
Otros buques	1.591	568	1.705*	607*	1.856	297	1.965*	729*	1.922	558
TOTAL FLOTA	2.430	4.833	2.520	4.949	2.667	5.433	2.792	6.028	2.773	7.593

	1978		1979		1980		1981 (3)		1982 (3)		1983	
	N	TRB										
Petroleros	118	5.120	108	4.772	106	4.564	105	4.483	100	4.102	88	3.771
Combinados	4	256	4	256	4	256	3	191	3	191	2	128
Graneleros	61	923	62	950	69	1.105	68	1.100	68	1.100	70	1.177
Carga general.....	448	814	439	847	420	801	416	814	396	782	383	744
Portacontenedores..	60	146	65	161	72	196	79	216	87	278	91	294
Ro-Ro	23	29	26	36	31	45	36	57	39	61	45	74
Frigoríficos.....	43	55	42	55	48	76	53	86	52	86	55	90
Gases licuados ...	14	54	14	54	13	53	15	58	15	64	15	64
Especiales	46	71	43	77	45	90	51	121	55	178	58	181
Pasaje	55	201	53	186	60	215	57	194	56	184	53	166
Total flota mercante	872	7.669	856	7.394	868	7.401	883	7.300	871	7.026	860	6.689
Otros buques	1.881	387	1.917	920	1.899	711	1.813	701	1.741	905	1.729	816
TOTAL FLOTA	2.753	8.056	2.773	8.314	2.767	8.112	2.696	8.001	2.612	7.931	2.589	7.505

(1) La flota de transporte está calculada al 31-XII de cada año (Fuente: ANAVE) y el total de flota está calculado al 1-VII de cada año (Fuente: Lloyd's Register of Shipping).

(2) La flota de estos años no se obtuvo estadísticamente, por lo que ha sido estimada en las cantidades que llevan punto.

(3) El total de flota no se conoce con exactitud al no disponer del informe Lloyd's Register of Shipping de estos años, por lo que se ha estimado.

y en la actitud adoptada desde el Gobierno, orientada ahora hacia un ajuste progresivo muy importante de esta empresa.

3. La profunda crisis del transporte marítimo

A nivel mundial, el transporte marítimo ha sido sin duda, como antes hemos señalado, una de las actividades a las que la

crisis económica ha golpeado con mayor contundencia.

Sus efectos se percibieron desde los primeros momentos y vinieron a superponerse a una situación de pre-crisis que estaba ya incoada como consecuencia

del exceso de capacidad que se había ido creando en los años precedentes. Especialmente en el caso de determinados tipos de buques.

A lo largo de 1974, la situación depresiva se generalizó a las principales flotas del mundo, aunque de modo desigual. El tráfico marítimo internacional alcanzó un primer mínimo en 1975, se recuperó hasta 1979, e inició de nuevo una línea de retroceso hasta 1983, año en el que el índice de Tm/milla transportada sólo obtuvo el valor 87,3, tomando 1973 como 100. A lo largo de los 9 primeros meses de 1984 los tráficos se han recuperado de nuevo ligeramente, aunque es difícil predecir si esta nueva inflexión tendrá o no continuidad.

El transporte marítimo español está intensamente ligado a los avatares que pueda vivir el sector en el resto del mundo, aunque en esta etapa de crisis no ha seguido con exactitud temporal sus tendencias.

En primer lugar, y en cuanto a la evolución de la oferta, hay que señalar que la flota mercante española continuó aumentan-

do año tras año su capacidad hasta comienzos de 1979, como puede comprobarse en el cuadro n.º 18, tendencia que también se observa a nivel mundial, si bien a partir de 1977 se advertía ya una clara desaceleración.

Por contra, a partir de ese año, y con la poco relevante excepción de 1980, tanto la capacidad de la flota mercante española como el número de buques han disminuido continuamente, perdiendo en tres años casi un 10 por 100 del TRB total.

Hay que subrayar, sin embargo, que a pesar de estas últimas pérdidas la capacidad de nuestra flota mercante, medida en TRB, era al finalizar 1983 un 56,83 por 100 mayor que en 1973, como consecuencia de las incorporaciones de nuevas unidades habidas hasta 1978, que hicieron aumentar la flota un 79,81 por 100 en cinco años, a pesar de que el número de buques mercantes sólo aumentó en 43.

Desde la óptica de la demanda, la línea de tendencia del transporte marítimo en nuestro país sigue un curso similar al que acabamos de ver para la oferta, pero con dos diferencias

apreciables. La primera es que, como puede observarse en el cuadro n.º 19, el volumen total de mercancías transportadas aumenta continuamente hasta 1980, en que inicia un continuo descenso, si bien en dicho año el techo alcanzado había sido ya prácticamente el mismo que en 1979. Y la segunda es que los incrementos globales conseguidos en el tráfico de nuestra flota son claramente inferiores a los que nos mostraba la oferta, ya que el total de toneladas transportadas en 1980 —en que se logró la cota máxima— superaba en un 41,7 por 100 la cifra de 1973, y al finalizar 1983 tal diferencia únicamente era ya de un 34,4 por 100 sobre el mismo año, manteniéndose el volumen total de cargas prácticamente estable en el trienio 1981-83.

Mediante datos más desagregados se comprueba, además, que el tráfico de cabotaje apenas ha crecido a lo largo de toda la década, mientras que las importaciones y las exportaciones sí lo han hecho, aunque estas últimas sigan representando solamente un 5 por 100 del total de mercancías transportadas por la marina mercante española.

CUADRO N.º 19

TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS
(En millones de toneladas)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Importaciones	31,3	31,5	39,3	43,3	50,1	54,4	45,0	41,3	37,7	40,9	40,3
Exportaciones	2,0	2,4	3,0	3,8	4,4	5,4	5,5	5,8	4,7	5,2	5,5
Cabotaje	38,5	40,0	39,5	38,2	38,2	38,2	38,0	40,7	39,9	37,2	41,0
Extranacional	9,9	12,6	6,8	7,3	5,6	16,3	26,8	28,0	28,0	25,0	23,0
TOTAL	81,7	86,5	88,6	92,6	98,3	113,3	115,3	115,8	110,3	108,3	109,8

Fuente: Elaboración cifras MTTC.

CUADRO N.º 20

COSTES DE EXPLOTACION EN EL TRANSPORTE MARITIMO DE CARGA: 1973-83

(En porcentajes relativos y tasas de crecimiento)

	1973 (%)	1983 (%)	% Aumento 1983 sobre 1973
Tripulación	23,49	29,67	718
Efectos navales	4,23	2,93	347
Mantenimiento	9,21	11,19	216
Seguro buque	9,45	4,60	686
Amortización buque	34,26	5,29	—
Varios	3,38	0,72	39
Lubricantes	1,56	2,47	924
Combustibles	14,42	43,13	1.838
TOTAL	100,00	100,00	548
Tripulación + mantenimiento + combustible y lubricantes ...	48,68	86,46	—

Fuente: Cia. Transatlántica. Buques serie Galeona.

de la mano de obra (18). Hay que señalar, por otro lado, que en las cifras utilizadas para calcular los porcentajes del cuadro número 20, las amortizaciones no mantienen su asignación en términos reales, y los efectos navales y la partida de varios quedaron muy reducidos para poder hacer frente a los gastos de explotación más ineludibles. En el caso concreto del tipo de buques a los que se refieren los datos del cuadro, los costes de la tripulación, más combustible, lubricantes y mantenimiento han representado en 1983 un 86,46 por 100 de los costes totales de explotación, cuando en 1973 sólo ascendían a un 48,68 por 100.

Una de las consecuencias de esta serie de aumentos en los costes y de las dificultades para captar una demanda de carga a todas luces insuficiente ha sido, en general y para casi todos los tipos de buques, la *reducción* al mínimo del excedente bruto, incluida la partida de amortizaciones, que en bastantes casos han tenido una asignación residual.

Otra secuela muy importante de las dificultades con que se han enfrentado las navieras ha sido la de los retrasos e impagos en la amortización de los créditos que sirvieron en su día para financiar la construcción de la mayoría de los buques españoles. El ICO y el Banco de Crédito Industrial, que en estos momentos es el principal naviero del país gracias a las deudas pendientes, han podido constatar este hecho.

Por último, una consecuencia más de la situación de la demanda y de los márgenes nulos o negativos de explotación es el amarre de buques. En el cuadro número 21 se detalla, con datos

Ha sido bastante positivo, en un contexto en el que los mercados propios no ofrecían grandes posibilidades, el fuerte salto que registró el transporte extranacional en 1978 y 1979, aunque en los años subsiguientes dicho tráfico no ha seguido progresando, sino que nuevamente ha perdido posiciones. En gran medida como consecuencia de las auténticas batallas que se vienen registrando en el mercado internacional de fletes, con precios cada vez más competitivos ofrecidos por buques adscritos a banderas de conveniencia, aprovechando las ventajas que ello les ofrece.

La protección que ha supuesto el comercio de Estado practicado por nuestro país en una serie de productos —principalmente en el caso de los crudos y cereales— ha evitado, en este sentido, que las empresas navieras tuvieran todavía más dificultades de las que han tenido

en un contexto internacional tan duro y complejo como el actual y con unos *costes de explotación* crecientes.

Porque, en el terreno de los costes, el transporte marítimo nacional ha tenido que soportar aumentos especialmente importantes. En especial en el caso de los costes totales de las tripulaciones y en cuanto a los combustibles y lubricantes.

A pesar de que las estructuras de costes varían sensiblemente si se consideran distintos tipos de buques, las cifras que figuran en el cuadro n.º 20 nos ofrecen un punto de referencia bastante interesante a nuestros efectos.

En él se aprecia el extraordinario aumento del gasto en combustible y las fuertes tasas de incremento que han experimentado en una década los lubricantes, los seguros y el coste

CUADRO N.º 21

**FLOTA MERCANTE TOTAL Y FLOTA AMARRADA
AL 30 DE JUNIO DE 1984**

	FLOTA		FLOTA AMARRADA		% sobre grupo flota
	N.º de buques	TRB (miles Tm.)	N.º de buques	TRB (miles Tm.)	
Petroleros	85	3.696	3	363,1	9,8
Gases licuados	15	64	1	5,5	8,4
Combinados... ..	2	128	—	—	—
Graneleros	71	1.178	16	110,4	9,4
Cargueros	477	874	34	93,9	10,7
Portacontenedores...	91	293	13	38,0	12,9
Varios	58	180	1	0,8	0,4
Pasaje	49	159	2	2,5	1,6
TOTAL FLOTA MERCANTE.	848	6.572	70	614,2	9,3

Fuente: Datos ANAVE.

muy recientes, el número y tipo de buques españoles amarrados, que suman ya un total de 70, equivalentes a un 9,3 por 100 de la flota (19).

La situación que atraviesa la flota mercante española es pues, desde diversos puntos de vista, muy grave. Y no hay que olvidar que uno de los problemas que tiene planteados es el de la relativa inadecuación del tipo de buques disponibles a la demanda existente en los mercados, además de que algunos de ellos tienen unas condiciones técnicas de navegación muy costosas en términos comparativos.

En la génesis de esta situación pueden encontrarse diversos sumandos.

No es el menos importante de ellos el hecho de que, durante muchos años —prácticamente desde mediados de los sesenta—, la ampliación de la flota se realizase con singulares ventajas crediticias y fiscales y en base a unas previsiones ultraoptimistas

de futuro. La Administración llevó a cabo esta política doblemente presionada por las empresas de construcción naval —algunas de ellas de carácter público— y por los navieros.

Cuando se inició la crisis, las autoridades no empezaron a tomar conciencia de los futuros problemas hasta transcurridos varios años. El sobredimensionamiento de la flota aumentó y en una serie de casos no se interrumpió ni se replanteó la construcción de algunos buques contratados a los astilleros que, al ser entregados, pasaron a engrosar las filas de una flota subutilizada, con numerosos candidatos al amarre casi inmediato en puerto. La subordinación de los intereses de la flota a los de los astilleros ha sido, en España, un hecho excesivamente frecuente y con unos costes globales para el país muy importantes, financiados vía crédito oficial, subvenciones (directas e indirectas vía materiales) y primas que no han servido para

salvar a las empresas de construcción naval. La reconversión de este sector ha tenido que plantearse incluso con mayor crudeza por el retraso en abor-darla y por la falta de competitividad de algunos astilleros.

En la situación actual, no se vislumbra una solución fácil a los problemas que tiene la flota mercante española, salvo en el caso —poco probable— de que el tráfico marítimo mundial aumentase de forma muy rápida. Lo cual no excluye que algunos buques puedan seguir operando con niveles de demanda y fletes aceptables.

Como posible remedio, las empresas navieras han pugnado en favor de un mayor proteccionismo en cuanto a las cargas, de forma que quede reservado a barcos con bandera española el transporte de ciertos productos, cosa que ya ocurre en el caso de varios renglones de productos muy importantes sometidos a comercio de Estado.

Este tipo de medidas tiene, sin embargo, un claro límite. El proteccionismo propio recibe como respuesta el proteccionismo de los demás países afectados o con idénticos problemas (20). Y la espiral acaba perjudicando a casi todos, antes o después, como han tratado de demostrar una serie de estudios y documentos generados en organismos internacionales.

Los armadores han protestado también con insistencia, en especial en los últimos años, por lo que consideran como una serie de «extracostes» derivados de medidas proteccionistas que juegan en favor de otros sectores (por ejemplo, construcción naval y seguros) o que son consecuencia de decisiones políti-

co-laborales. Entre otros obstáculos se indican:

- La obligación de adquirir los buques en astilleros españoles, a un precio superior al que podrían obtener en astilleros extranjeros, y superior, asimismo, como consecuencia de desgravaciones fiscales, al que los propios astilleros nacionales ofrecen a los armadores de otros países.

- La obligación de realizar los seguros en compañías españolas, con unos costes más altos que los ofertados a nivel internacional.

- La exigencia de que las tripulaciones sean españolas y de que se cumplan unas determinadas condiciones técnicas y de seguridad (21), lo que implica que los costes por este concepto sean más altos que los que podrían obtenerse en el mercado internacional.

- La obligación de realizar las reparaciones y la compra de perfiles en España.

- La persistencia de cargas fiscales inadecuadas (ITE), de las que se exime a los competidores extranjeros en sus reparaciones y adquisiciones en nuestro país.

- El mayor coste del combustible, por razones fiscales, si se compara con los precios internacionales.

Algunos estudios realizados muestran que estos costes adicionales pueden oscilar, según el tipo de buques, entre el 10 y el 36 por 100, aunque las estimaciones podrían ser discutidas.

Las demandas de los armadores en favor de una mayor liberalización en el terreno de sus *inputs* tropiezan, como es lógico, con las presiones de sentido contrario de los astilleros y del sector seguros, además de los sindicatos. Esto explica que no se produzcan avances en este ámbito.

Sólo en un terreno más modesto, aunque no irrelevante, se han ido arbitrando recientemente

te algunas medidas de carácter selectivo, como las subvenciones al combustible del tráfico de cabotaje y las ayudas al flete de importación en el transporte de hulla, mineral de hierro, habas de soja y bauxita. En julio pasado se constituyó también una Comisión Interministerial que debe analizar conjuntamente los problemas del sector, proponiendo medidas concretas que favorezcan un posible aumento en los tráficos marítimos y reducciones en algunas partidas de sus costes.

4. Transporte aéreo: un retraso grave

Con anterioridad hemos hecho ya mención de los factores que han incidido negativamente en este tipo de transporte, tanto desde el punto de vista de la oferta y de la mayor competencia internacional, como en cuanto a los costes y las exigencias de inversión que plantea la renovación de las flotas a raíz

CUADRO N.º 22

MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES 1973-1983

AÑOS	INTERIOR			INTERNACIONAL			TOTAL MOVIMIENTOS
	Regular	No regular	Total	Regular	No regular	Total	
1973	14.850.028	1.184.722	16.034.750	5.421.936	13.525.274	18.947.210	34.981.960
1974	15.176.594	1.415.042	16.591.686	5.586.022	12.749.539	18.335.661	34.927.197
1975	16.693.550	1.674.758	18.368.308	5.619.702	13.785.804	19.405.506	37.773.814
1976	18.349.450	1.804.360	20.153.810	5.562.941	12.685.417	18.248.358	38.402.168
1977	20.649.264	1.954.466	22.603.730	6.147.488	13.886.937	20.034.425	42.638.155
1978	24.156.450	1.563.204	25.719.654	6.868.765	15.788.161	22.656.926	48.376.580
1979	24.951.638	1.526.034	26.477.672	7.034.514	15.780.101	22.814.615	49.292.287
1980	23.387.496	1.373.780	24.761.276	6.948.670	13.850.402	20.799.072	45.560.348
1981	22.067.752	1.443.602	23.511.354	7.362.982	15.201.202	22.564.184	46.075.538
1982	21.610.283	1.659.713	23.269.996	7.852.249	17.574.587	25.426.836	48.696.832
1983	21.403.823	1.439.569	22.843.392	7.871.848	18.673.886	26.545.734	49.389.126

Fuente: O. A. Aeropuertos Nacionales.

CUADRO N.º 23

RESULTADOS NETOS EN LA PRIMERA FASE DE LA CRISIS (*)

	1978	1977	1976	1975	1974	1973	1972	1971
Iberia	791,9	242,6	(802,9)	102,1	6,6	398,5	583,0	536,0
Aviaco	(452,9)	(70,4)	(265,7)	(68,6)	(119,7)	28,4	23,5	39,7

(*) Entre paréntesis, resultados negativos.

Fuente: Memorias Iberia y Aviaco.

de las mejoras tecnológicas, las necesidades de ahorro de combustible y de mayor calidad en los servicios.

Conviene examinar ahora, sin embargo, algunos aspectos relevantes del comportamiento de este subsector en el caso español, considerando también la actitud que han adoptado las autoridades y las empresas públicas que prestan los servicios en régimen de casi absoluto monopolio.

Un análisis global del período 1973-84 permite detectar, si se desechan detalles y matices menos relevantes, dos *subperíodos* bastante claros, cuya línea divisoria se sitúa en 1979.

En el primero de ellos, es decir, entre 1973 y 1979, se aprecia claramente que las empresas públicas aeronáuticas —por supuesto, con la aquiescencia de las autoridades— adoptaron una actitud global que tomaba como punto de partida el carácter *transitorio* de la crisis.

El comportamiento creciente del tráfico interior en estos años (ver cuadro n.º 22) y la línea irregular, aunque no plenamente negativa, mantenida por el tráfico internacional, alimentaron posiblemente esta toma de posición, a pesar de que los

aumentos de costes obligaron ya a incrementar sucesivamente las tarifas, reducir los márgenes de explotación y adoptar algunas medidas en favor del ahorro de combustible. En otros países, algunas compañías importantes iniciaron ya entonces sus políticas de ajuste, sobre todo en cuanto a los costes energéticos y a los excesos de oferta y de personal. Iberia pudo seguir manteniendo en esta etapa unos resultados netos positivos —excepto en 1976—, sin realizar un cambio de estrategia, mientras que Aviaco registró pér-

didias desde 1974, aunque las cifras no fuesen todavía alarmantes (ver cuadro n.º 23).

Esta actitud de las empresas públicas no coincide, sin embargo, con la que se vieron obligadas a adoptar, ya en el mismo período, las empresas privadas que entonces operaban en España; en su mayoría con flotas obsoletas y dedicadas a los servicios tipo *charter*. Las dificultades económicas empezaron muy pronto a ser patentes, vía costes y vía reducción de la demanda, dando lugar en algún

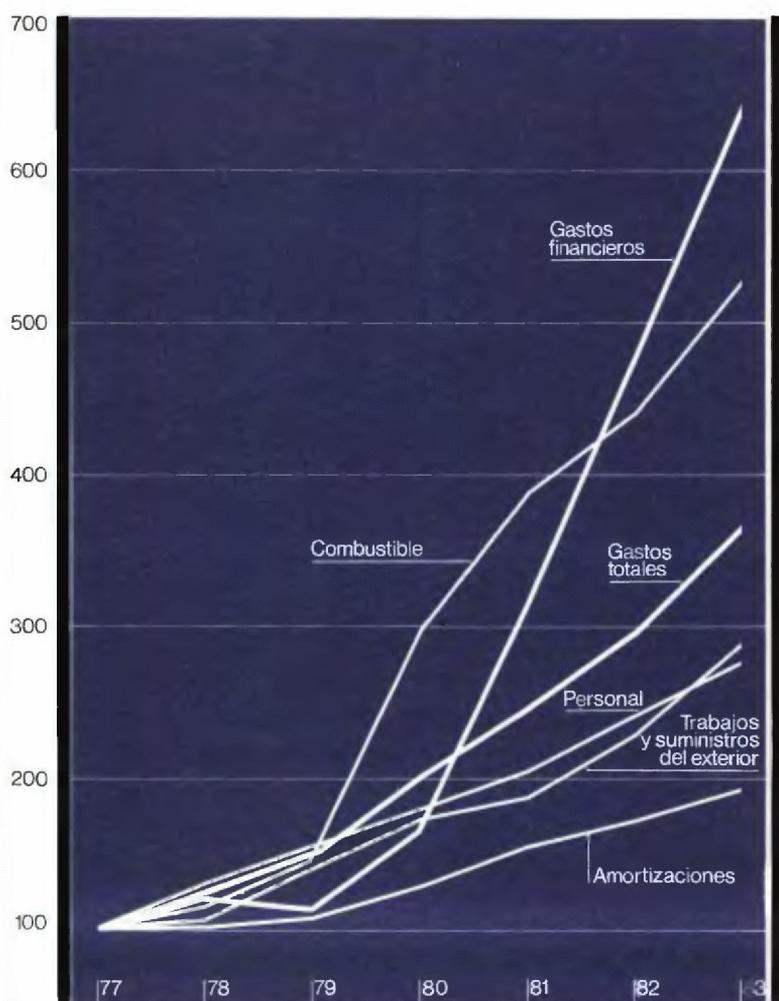
CUADRO N.º 24

SUBIDAS DE PRECIOS EN PESETAS DEL QUEROSENO DE AVIACION

FECHA	Precio pesetas/litro	Incremento	Incremento acumulado
12 de enero de 1974	3,33	—	—
2 de marzo de 1974	6,83	105,1	105,1
15 de noviembre de 1975	7,00	2,49	110,2
25 de julio de 1977	8,50	21,43	155,3
2 de junio de 1979	12,00	41,17	260,4
3 de julio de 1979	13,50	12,50	305,4
8 de enero de 1980	21,00	55,55	530,6
7 de junio de 1980	25,00	19,05	650,8
5 de diciembre de 1980	28,00	12,00	740,8
14 de marzo de 1981	29,00	3,57	770,9
25 de julio de 1981	30,50	5,17	815,9
Diciembre de 1982	40,50	32,79	1.116,2

Fuente: M. Hacienda y MTTC.

GRAFICO 4
EVOLUCION RELATIVA DE DIVERSAS
PARTIDAS DE GASTOS DE IBERIA
Año 1977 = 100



Aviaco; especialmente durante el último cuatrienio en que han aumentado a una media del 53,8 por 100 (vid. gráfico 4).

Una de las causas más relevantes de este hecho ha sido la negativa evolución del dólar, pero la raíz última hay que buscarla en la descapitalización real que se ha ido produciendo en las empresas españolas. Iberia tiene una proporción recursos propios/recursos ajenos de 9,91, mientras otras compañías europeas se mueven entre el 45 y el 55 por 100 (Swisair, Lufthansa, KLM). Los costes financieros de Iberia sobre facturación representan, así, tres y cuatro veces la proporción que alcanzan en tales compañías.

Los gastos de *personal* han seguido también una progresión ascendente, teniendo en cuenta —además— que el coste medio por empleado del que se partía era ya muy elevado. Mientras en casi todos los países con los que España puede compararse las compañías nacionales han tratado en estos años de contingentar o reducir el número de su personal y de aumentar su índice de productividad, en España ha tenido lugar un importante aumento en los costes como consecuencia de varios factores:

- Aumento del personal en nómina, tanto en Iberia (+3.530 entre 1977-83) como en Aviaco (+617 en el mismo período).
- Incrementos salariales globales elevados, con contraprestaciones complementarias.
- Revisión favorable en los convenios de los sistemas de calificación del personal, dietas y otras ventajas y compensaciones.

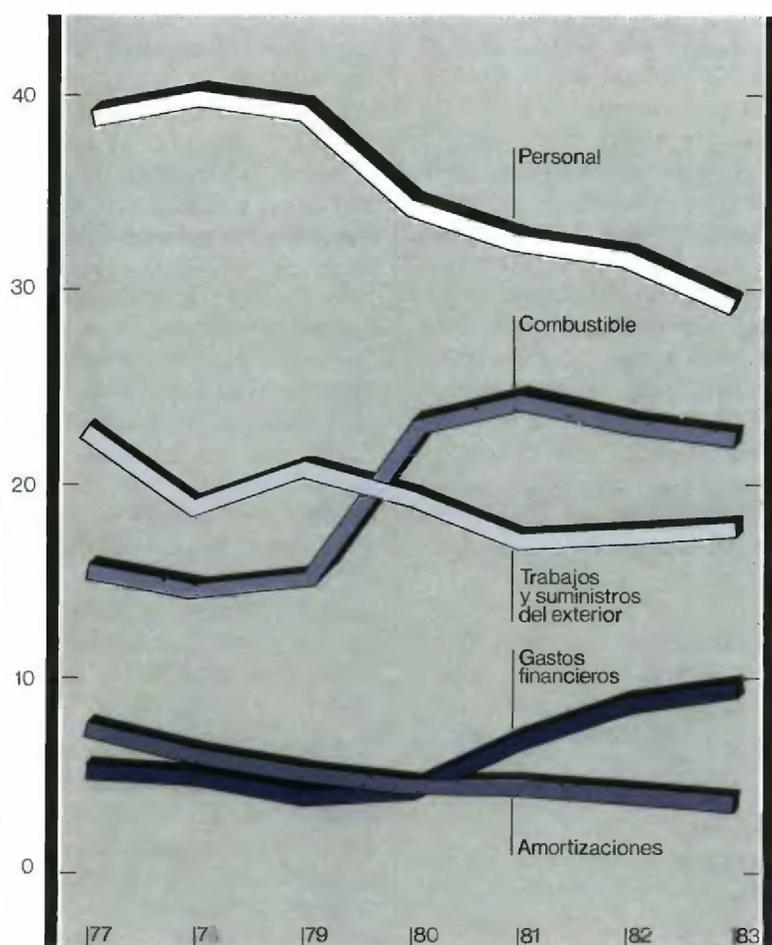
caso no sólo a situaciones difíciles (Spantax) sino insostenibles, como en el caso de Air Spain, que incluso desapareció, incorporándose parte de su personal a Aviaco.

La segunda etapa se inicia, como hemos dicho, en 1979, cuando se produce una nueva escalada en los precios del queroseno de aviación (ver cuadro número 24), que a partir de ju-

nio de dicho año pasa de 8,50 pesetas/litro a 40,50 ptas/litro en diciembre de 1982.

Este incremento ha ido acompañado de otros no menos importantes en varios componentes de los costes de explotación. Las *cargas financieras*, por ejemplo, han seguido en estos últimos años una tendencia ascendente espectacular, tanto en el caso de Iberia como en el de

GRAFICO 5
EVOLUCION DE ALGUNAS PARTIDAS
SIGNIFICATIVAS DE LA ESTRUCTURA
DE COSTES DE IBERIA(en %)



- Reducción del número de horas de vuelo (en AO, 731 en 1977 frente a 562 en 1983, para los pilotos).

A pesar de todo, hay que anotar que el aumento de los costes salariales ha sido inferior a otras partidas de los costes, por lo que su peso en el conjunto ha disminuido (vid. gráfico 5).

Otros componentes de costes se han incrementado también sensiblemente a partir de 1979. Así ha ocurrido en el caso de los *gastos y suministros* del exterior (índice 287,1 sobre 1977 = 100) o, más recientemente, en el de las *tasas aeronáuticas* (sobrevuelo, aterrizaje, aparcamiento, tasas de viajeros, etc.). Para Aviaco, por ejemplo, los pagos

por estos conceptos han crecido un 191 por 100 en los últimos tres años.

La traslación a las tarifas de esta serie de aumentos de costes no se ha realizado de forma completa en esta última etapa (1979-83). En alguna ocasión, primaron las decisiones de tipo político y el gobierno decidió no acceder totalmente a las peticiones formuladas por Iberia/Aviaco, pero también se ha dado el caso de que fueran las propias compañías las que, a la vista del retraimiento del mercado, propusieran elevaciones más moderadas que las que hubiera sido razonable plantear en función del incremento de los costes (1983/1984).

Por otro lado, los aumentos de tarifas tampoco han sido proporcionales en todos los servicios, ya que se ha discriminado en contra de las líneas de escaso recorrido tratando, muy modestamente, de que las tarifas actúen como instrumento de coordinación intermodal en los transportes. El resultado ha sido poco apreciable.

Tampoco desde la óptica de la demanda de tráficos se ha producido una evolución favorable, sino al contrario. A partir de 1979, el volumen de tráfico regular *interior* de pasajeros ha disminuido año tras año (vid. cuadro n.º 22) y los servicios interiores no regulares, aunque con oscilaciones, también han perdido pasajeros. En el tráfico regular *internacional*, Iberia ha experimentado caídas importantes en determinadas líneas —principalmente con América Latina— y está sufriendo la competencia de las compañías extranjeras en otras (Europa), principalmente en el terreno de la calidad del servicio.

Por contra, el tráfico *charter internacional*, tan ligado en nuestro caso al turismo, ha mantenido una línea ascendente —exceptuando 1980—, que han intentado aprovechar Aviaco y la compañía privada Spantax, a pesar de que se trata de un terreno muy competitivo en términos de precios y muy ligado también a los intereses de los turoperadores y empresas aeronáuticas situadas en los países emisores. La cuota de mercado que detentan las compañías españolas en el mercado *charter internacional* hacia y desde España ha oscilado entre el 12 y el 14 por 100 durante el período 1979-83.

El cuadro n.º 25 refleja las consecuencias que ha tenido esta evolución de los costes y del tráfico en las cuentas de *resultados* de las dos empresas públicas de transporte aéreo. Iberia alcanzó en 1983 los 30.000 millones de pérdidas, en una línea de progresión casi ininterrumpida de sus pérdidas desde 1979, y Aviaco, que en 1980 se había recuperado ligeramente, alcanzó en 1982 y 1983 unos niveles de pérdidas también desproporcionados. Todo ello mientras las principales compañías europeas (British Airways, KLM, SAS, e incluso Air France) podían ofrecer ya resultados posi-

tivos tras haber aplicado planes de saneamiento más o menos drásticos.

A partir de finales de 1983, tanto Iberia como Aviaco han iniciado una etapa de mayor control y de saneamiento que, unido al hecho de que en 1984 se ha recuperado ligeramente el tráfico (principalmente internacional) y a que las cotizaciones del dólar y otras monedas no han sido tan desfavorables para ambas empresas como en años anteriores, permitirá que las pérdidas de ambas compañías disminuyan apreciablemente, a pesar de mantenerse todavía en unos niveles que no son aceptables (—17.000 millones de pesetas para Iberia; —2.400 millones en Aviaco). Particularmente si comparamos estas cifras con las cuentas de resultados de las principales compañías extranjeras.

Los problemas que tienen planteados ambas compañías son muy importantes y exigen la aplicación de medidas de cierta envergadura en varios ámbitos: personal; recapitalización; renovación de las flotas; y revisión de la orientación comercial, coordinando adecuadamente sus actuaciones dentro de una política de transporte aéreo que, por una parte, debe apoyar su pre-

sencia internacional (*charter* y regular) y, por otra, podría ser más flexible a nivel interior, dando entrada a iniciativas privadas o a empresas con la participación de entidades regionales en los vuelos de tercer nivel.

Los planes de viabilidad que en estos momentos se están discutiendo de nuevo para Aviaco e Iberia pretenden enfrentarse con algunos de estos problemas. El inaplazable proceso de ajuste exige actuar en varios frentes y no es en modo alguno fácil. Se entrecruzan los problemas de reequipamiento con la necesidad de ajustar la oferta a la demanda, lo que implica revisar las líneas no rentables (y/o la cobertura, en su caso, por el Estado de las pérdidas ocasionadas por las obligaciones de servicio que se estime necesario mantener), la congelación y reducción de las plantillas y de los costes salariales en términos reales, así como la introducción de mejoras en los ámbitos de la gestión y comercialización.

El retraso que se ha producido en la toma de conciencia del ajuste que era preciso realizar en las dos empresas de bandera española ha conducido, claramente, a que aquél deba ser ahora más duro y bastante más difícil de realizar.

IV. A MODO DE CONCLUSION

Tratándose de un sector tan amplio y diverso como éste, la extensión de un artículo no permite exponer con suficiente profundidad todos los rasgos que han caracterizado su comportamiento durante un período tan singular como el aquí estudiado.

Sin embargo, aunque de forma concisa, hemos procurado

CUADRO N.º 25

RESULTADOS NETOS EN LA SEGUNDA FASE DE LA CRISIS
(En millones de pesetas) (*)

	1983	1982	1981	1980	1979
Iberia	(29.965,0)	(8.124,1)	(3.585,9)	(6.683,4)	(2.591,2)
Aviaco	(4.185,1)	(4.346,2)	(449,9)	44,9	(70,5)

(*) Entre paréntesis, resultados negativos.

Fuente: Memorias Iberia y Aviaco.

destacar los problemas básicos que la crisis económica ha planteado a los distintos tipos de transporte de nuestro país y reflejar también el tipo de «respuesta» que cada uno de ellos ha dado hasta ahora a las necesidades de ajuste.

Como resumen del análisis efectuado pueden destacarse una serie de puntos relevantes, que son los siguientes:

1) Al igual que en otros muchos sectores, aunque con peculiaridades propias, la crisis ha incidido en el sector transportes de manera muy importante y por diversas vías. Como hemos mostrado en el apartado III, los incrementos en los costes energéticos han tenido un fuerte impacto en las estructuras de costes de todos los modos de transporte, aunque en el transporte marítimo y en el aéreo sus consecuencias han sido bastante más profundas y con numerosas derivaciones.

No menos relevancia han tenido, sin embargo, otras elevaciones que se han registrado en los costes de producción y, de modo especial, en cuanto a los costes laborales, las adquisiciones de suministros intermedios y los gastos financieros.

2) La caída de la demanda se ha convertido en un factor decisivo para la crisis de algunas actividades de transporte, como ha sucedido en el transporte marítimo y el aéreo, aunque en este último caso dicha caída sólo ha afectado a determinados servicios.

En aquellos subsectores en que la demanda de transporte ha seguido aumentando, su ritmo ha sido bajo, ampliándose el desajuste con la oferta, ya que en varios casos esta última si-

guió incrementándose considerablemente entre 1973 y 1980.

3) Los excedentes de capacidad de transporte existentes a nivel internacional han hecho que se endurezcan también las condiciones de competencia en el transporte marítimo y aéreo. De hecho, en ambos terrenos nuestro país ha perdido posiciones durante el último quinquenio.

Junto a un exceso de capacidad, la marina mercante y el transporte aéreo tienen planteada también la necesidad de proceder a la sustitución de una parte de las flotas, debido a los cambios tecnológicos que se están registrando y a las variaciones que se han producido en la composición de la demanda.

4) La repercusión o traslación de los costes a las tarifas y precios ha sido casi siempre incompleta. Al estar muchas de las tarifas dentro del régimen de precios autorizados, las razones políticas y de oportunidad han primado sobre los criterios técnicos (coordinación intermodal) y económicos, de forma que los aumentos autorizados oficialmente han sido inferiores a la elevación real experimentada por los costes.

Por otra parte, la situación del mercado ha dado lugar a que las tarifas *reales* aplicadas hayan sido más bajas incluso que las autorizadas. Todo ello ha repercutido en la cuenta de resultados y, lógicamente, en el proceso de descapitalización en curso que se observa en todos los modos de transporte, alimentado también por otras causas.

5) Los imprescindibles procesos de ajuste del sector a la nueva situación se han iniciado con gran retraso y, en algún ca-

so, no están siquiera en aplicación.

La tentación de una huida hacia adelante o una errónea valoración de la entidad de la crisis hicieron que, a pesar de la evolución del mercado y de los costes de producción, nuestro país siguiera incrementando su capacidad de oferta durante el decenio. Así ha ocurrido, aunque dicha tendencia ha sido ya modificada, en los casos del transporte marítimo y el transporte aéreo. El transporte de mercancías por carretera ha seguido también ampliando su capacidad, al operar como actividad refugio para ciertos segmentos del desempleo.

Los análisis referidos al transporte marítimo y aéreo muestran con claridad que en ambos sectores se siguió practicando, al menos hasta 1980, una política contraria a la que aconsejaban la entidad de la crisis y los ejemplos de otros países. Esto ha hecho más difícil nuestra situación actual en términos comparativos internacionales y plantea también unas exigencias de ajuste mucho más onerosas.

6) Algunas empresas públicas del sector —RENFE, Iberia, Aviaco y Transmediterránea— han iniciado recientemente un proceso de ajuste a la situación creada.

En RENFE, este proceso se ha planteado a través de un primer contrato-programa de la empresa con el Estado, que cubrirá el período 1984-86, y que establece una serie de metas y compromisos en cuanto a mejoras en la gestión y comercialización, plantilla de personal, cierre de líneas altamente deficitarias, etc. Dichas actuaciones son coherentes con un notable cambio de tendencia en la evolución del déficit de explotación de la red

ferroviaria, con disminución de las aportaciones del Estado. El avance de resultados de 1984 confirma ya que este cambio positivo es posible y que las provisiones pueden incluso ser mejoradas.

Iberia inició en 1983 la aplicación de una serie de medidas internas que, unidas a la favorable evolución de los cambios y de la demanda, han dado como resultado la reducción en un 40 por 100 del grave déficit con que se había cerrado 1983. En Avia-co, que también ha mejorado este año sus resultados, se discute actualmente un plan de viabilidad a dos años cuyo punto de partida es eliminar totalmente el déficit de explotación gracias a la contención y reducción de algunos costes (principalmente de personal, energéticos y suministros) y a mejoras en la gestión. Transmediterránea logró ya en 1983 incrementar sus ingresos, lo que, sumado a otras mejoras de gestión y organización, ha dado lugar a la práctica congelación de la subvención del Estado, que ha disminuido incluso en términos porcentuales relativos.

7) Sin embargo, los problemas que tienen casi todas las empresas antes citadas y otras cuyo carácter es también público (por ejemplo, FEVE, los ferrocarriles transferidos a las comunidades autónomas, el Metro y otros transportes urbanos) son profundos y su déficit consolidado supone para el Estado una cifra superior a los 350.000 millones de pesetas (1983). A algunos de dichos problemas nos hemos referido ya en los apartados II y III de este artículo. Su reconducción exige medidas continuadas y, en ciertos casos, fuertes inversiones destinadas a sanear la situación financiera de

las empresas y a renovar equipos. Las tareas pendientes son, en consecuencia, muy importantes.

8) En el transporte de viajeros y mercancías por carretera, el ajuste a la nueva situación está prácticamente inédito. En general, las empresas han visto reducido su margen de explotación, existe un importante excedente de capacidad no utilizada y se está registrando una considerable descapitalización.

Como hemos señalado anteriormente, el tipo de estructura empresarial existente —con predominio de la pequeña empresa y de los autopatronos— no facilita el proceso de reestructuración que convendría llevar a cabo en este subsector, aunque su carácter es menos perentorio que en otros tipos de transporte.

9) La marina mercante se encuentra, sin duda, en una situación muy delicada. El ajuste lo está imponiendo el mercado, principalmente el internacional, y sus efectos más aparentes son el amarre de buques, la subutilización de la flota y la práctica de unos fletes con escaso o nulo margen. El endeudamiento del sector ha alcanzado, por otra parte, cotas de difícil retorno.

La actual evolución del comercio exterior y algunas medidas de apoyo a la flota de bandera que se están aplicando abren perspectivas más favorables para determinados buques. Pero las consecuencias de la crisis exigen todavía cambios y actuaciones que forzosamente serán muy duros para este subsector. Su tratamiento debe llevarse a cabo, además, partiendo de los problemas y supuestos propios y no condicionando los objetivos y medidas a otros intereses, como ha ocurrido en otros momentos.

De los puntos anteriores se deduce, pues, que al sector transportes, en su conjunto, le queda todavía un importante camino que recorrer en el proceso de ajuste que se ha hecho necesario como consecuencia de la crisis. En parte porque sólo muy recientemente han empezado a adoptarse actitudes razonables en tal sentido. Pero en parte, también, porque algunos de sus problemas tienen raíces más profundas o son producto de un desarrollo histórico que no puede corregirse a corto plazo, excepto si se aceptase una vía muy traumática.

Lo que está claro, en cualquier caso, es que es necesario proseguir el ajuste del sector, ya que, por el carácter horizontal de los servicios que presta, sus problemas e ineficiencias se trasladan de una u otra forma (incluyendo subvenciones, incremento de las aportaciones presupuestarias, etc.) a toda la economía. Un tratamiento del sector en su conjunto, y no parcelándolo en sus distintos modos, se hace además imprescindible, para evitar algunos errores del pasado y para lograr el objetivo de coordinación intermodal que debe exigirse a un buen sistema de transportes.

REFERENCIAS

- ANAVE (1984), *Marina Mercante y Transporte marítimo 1983*, Asociación de Navieros Españoles, Informe n.º 14, Madrid, mayo.
- BIRF-BANCO MUNDIAL (1962), *Informe*, Madrid, OCYPE.
- COMISION PARA EL ESTUDIO DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (1984), *Informe*, Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Madrid.
- INSTITUTO DE ESTUDIOS DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (1983), *Memoria*, Madrid.
- MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (1983 y 1984), *Los Transportes, el Turismo y las Comunicaciones en...*, Madrid.
- VARIOS, *Memorias, Balances y Estadísticas* de las empresas citadas en el texto.

NOTAS

(1) La lectura del Informe del Banco Mundial (1962), en los capítulos y apartados dedicados al transporte y las infraestructuras españolas ofrece, aún hoy, no pocos motivos de reflexión y de coincidencia en algunos diagnósticos.

(2) Esto último ocurrió, por ejemplo, en 1978 y en 1983/84.

(3) El problema es común, por otra parte, a la mayoría de los países.

(4) Por razones de espacio y de oportunidad, no cabe entrar aquí en consideraciones más profundas, a pesar de su innegable interés.

(5) A pesar de que en 1977 se creó el Ministerio de Transportes, lo que supuso un avance importante en relación con la etapa anterior, persiste aún hoy dicha dispersión y algunos solapes.

(6) Los vehículos de servicios privados sólo están autorizados para realizar, normalmente, actividades de transporte de mercancías para las empresas o entidades a las que están adscritos, mientras que los de servicio público pueden atender todo tipo de transporte por cuenta ajena.

(7) Este valor procede de una estimación efectuada variando los criterios anteriores sobre distribución por tipos de vehículos y cargas. De acuerdo con los mismos, las cifras de Tm/Km. correspondientes a 1981 y 1982 serían, respectivamente, de 114.620 Tm/Km. y 116.270 Tm/Km.

(8) Los costes varían considerablemente según el tipo y tamaño del vehículo (que en muchos casos puede equivaler a «empresa»). Los costes de mano de obra son también difíciles de homogeneizar ya que, al ser la mayoría de las empresas de transportes explotaciones familiares o empresariales autónomas, la retribución personal no

queda sujeta a reglas más o menos fijas y equivalentes.

(9) Dichas tarifas están incluidas entre los precios *autorizados*. La modificación de la horquilla de las tarifas debe ser, pues, informada por la Junta Superior de Precios, aunque el gobierno es quien autoriza finalmente los aumentos.

(10) Las empresas que cuentan con 20 o más vehículos suelen considerarse *grandes* en este subsector. El cuadro n.º 9 recoge la evolución del número de empresas, de acuerdo con su dimensión, según las cifras oficiales.

(11) La actuación de empresas «irregulares» (*piratas* en la terminología propia del sector) es reconocida en no pocos casos, aunque en los últimos meses se ha intensificado su inspección y sanción.

(12) El reciente Informe de la «Comisión para el Estudio de los Ferrocarriles españoles» (1984) constituye un magnífico documento, en el que se reflejan con cierto detalle los orígenes de algunos problemas graves de nuestro actual ferrocarril.

(13) Nos referimos aquí a RENFE y FEVE, aunque en el País Vasco y Cataluña existen, como consecuencia de los traspasos a dichas comunidades autónomas, sendas empresas ferroviarias de ámbito regional.

(14) En este análisis nos referimos estrictamente al caso de RENFE. La empresa «Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha» (FEVE) tiene una problemática que en muchos aspectos es coincidente, pero con peculiaridades que se derivan tanto de su red como del tipo de explotación. Su relevancia en el conjunto de los ferrocarriles es mucho menor y su estudio requeriría un espacio del que aquí no disponemos.

(15) Habría que recordar aquí, en descargo de RENFE, que sus inversiones in-

cluyen no sólo el material móvil sino las nuevas inversiones y la reposición de todas sus amplias infraestructuras, cosa que en los otros tipos de transporte (carretera, transporte aéreo y marítimo) no ocurre a ninguna empresa, ni pública ni privada.

(16) En conjunto, en RENFE se ha producido también un notable deterioro de las percepciones medias reales que en 1982 han pasado, con índice 100 en 1973, a 61 en el caso de los viajeros y a 91 en el de mercancías (ver gráfico 3).

(17) El gobierno aprobó ya a principios de octubre un plan de cierre de líneas, con distintas modalidades, que entrará en vigor el próximo 1-1-85. Este plan no afecta a todas las líneas sometidas a estudio, sino a un 81,3 por 100 de ellas, ya que el resto han sido recalificadas en cuanto a su nivel de rentabilidad.

(18) En este caso, además del aumento de los salarios y de los costes de la Seguridad Social, ha actuado también como factor de elevación de los costes medios por este concepto la reducción legal del número máximo de horas semanales a trabajar.

(19) Hay que tener en cuenta, por otra parte, que muchas de las bajas de buques que vienen produciéndose en los últimos años constituyen también, aunque estén a veces muy justificadas, una respuesta a una situación de crisis que no ofrece perspectivas de cambio interesantes.

(20) No hay que olvidar, por otra parte, que en quien recaen los costes reales del proteccionismo es en los demandantes de los productos transportados, cuyos costes lógicamente tienden a ser más elevados de lo que serían en una atmósfera más competitiva.

(21) Que en bastantes casos no son respetadas, por otra parte.