

Ref: 2012 Inf.art.5.4 Expte. CNC S/0314/10 Puerto de Valencia

INFORME EX ART. 5.Cuatro LEY 1/2002.

EXPTE CNC S/0314/10 PUERTO DE VALENCIA

Índice

1. OBJETO DEL INFORME.....	1
2. ANTECEDENTES	2
3. OBSERVACIONES	3
3.1.La importancia económica y estratégica del Puerto de Valencia.	4
3.2. El sector del transporte por carretera en el ámbito estatal.....	7
3.3. El sector del transporte por carretera en la Comunitat Valenciana	10
3.4. Costes del Transporte	13
3.5. Incidencia de la crisis en las conductas y comportamientos en carretera de los conductores profesionales.....	15
4. CONCLUSIONES:.....	16

1. OBJETO DEL INFORME

Este informe se emite en el contexto de lo previsto en el artículo 5.Cuatro de la ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia, y 33.2 del Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC).

El artículo 5.Cuatro del texto legal citado anteriormente señala que: «La Comisión Nacional de la Competencia, en el ejercicio de las funciones que le son propias, recabará del órgano autonómico informe preceptivo, no vinculante, a emitir en el plazo de veinte días, en relación con aquellas conductas previstas en los artículos 1, 2 y 3 de la Ley de Defensa de la Competencia o los artículos 81 y 82 del Tratado de la Comunidad Europea que, afectando a un ámbito supraautonómico o al conjunto del mercado nacional, incidan de forma significativa en el territorio de la respectiva Comunidad Autónoma. Para ello, la Comisión Nacional de la Competencia remitirá al órgano autonómico de la respectiva Comunidad Autónoma copia del pliego de concreción de hechos y, en su caso, de la denuncia y de los documentos y pruebas practicadas que consten en el expediente, indicándose este hecho en la notificación a

CONSELLERIA D'ECONOMIA,
INDÚSTRIA I COMERÇ
SUBSECRETARIA

los interesados del citado pliego. La Comisión Nacional de la Competencia comunicará al órgano autonómico de la respectiva Comunidad Autónoma los acuerdos y resoluciones adoptados, tanto en la fase de instrucción como de resolución, que pongan fin al procedimiento, respecto de estas conductas.»

Ha considerado la DI que las conductas analizadas en el presente expediente inciden significativamente en la Comunitat Valenciana, y conforme a ello solicita el informe que nos ocupa. Se trata, consecuentemente, de aportar información que, a juicio de este Órgano, pudiera ser relevante en relación a los efectos que las conductas analizadas pudiesen tener en el ámbito de la Comunitat Valenciana, habida cuenta la naturaleza de la conducta y del servicio, la localización de las empresas implicadas y su importancia en esta comunidad.

En concreto, la Comisión de Defensa de la Competencia C.V. a propuesta del Servicio de Defensa de la Competencia integrado en la Subsecretaría de la Conselleria de Economía, Industria y Comercio, eleva este informe en el que se pretende aportar datos que puedan coadyuvar a un conocimiento más profundo de los sectores afectados en el expediente CNC S/0314/10, esto es, el Puerto de Valencia y el sector de transporte de mercaderías por carretera en la Comunitat Valenciana.

2. ANTECEDENTES

En fecha 12 de septiembre de 2012 se recibió en la Conselleria de Economía, Industria y Comercio oficio y copia del expediente S/0314/10 Puerto de Valencia, incoado por la Comisión Nacional de la Competencia en fecha 14 de junio de 2011, incoación que fue ampliada en fechas 20 de junio y 9 de julio de 2012, por la presunta realización de prácticas prohibidas por el artículo 1 de la LDC y 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) en el sector del transporte terrestre de contenedores con origen o destino (final o escala) en el Puerto de Valencia, consistentes en el reparto de mercado y en la fijación de precios y de otras condiciones comerciales o de servicio.

Este expediente había tenido su origen en un documento al que tuvo acceso el Tribunal de Defensa de la Competencia de la Comunitat Valenciana denominado «Principios y Compromisos relativos a la normalización de la actividad de transporte de contenedores por carretera en el puerto de Valencia», suscrito en fecha 13 de mayo de 2010 por la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), la Asociación Naviera Valenciana, la Asociación de Transitarios ATEIA, la Asociación de Empresas de Logística y Transporte de Contenedores (ELTC), TRANSCONT Comunidad Valenciana y TRANSCONVAL, documento cuyo conocimiento, en aplicación de los criterios y mecanismos de asignación de asuntos recogidos en la Ley 1/2002, de 21 de febrero, de Coordinación de las competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia, fue asignado a la Comisión Nacional de la Competencia en atención a su ámbito supraautonómico.

CONSELLERIA D'ECONOMIA,
INDÚSTRIA I COMERÇ
SUBSECRETARIA

El Pliego de Concreción de Hechos (párrafo 164) considera acreditada la realización por TRANSCONT COMUNIDAD VALENCIANA, ELTC, APV, ANV, ATEIA-OLT VALENCIA, TRANCONVAL, la CONSELLERIA DE INFRAESTRUCTURAS, TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA, MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY TERMINAL VALENCIA, S.A., TCV STEVEDORING COMPANY, S.A., NOATUM PORTS VALENCIA, S.A.U y la FVET, matizando la responsabilidad en cada caso, de diversas infracciones del artículo 1.1 de la LDC y 101.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), consistentes :

«a) primero, en un acuerdo de fijación de precios (incluyendo la repercusión del I.P.C. y de la variación del precio del combustible en los precios) y de condiciones comerciales, tales como los descuentos o plazos de pago; de limitación o control de la producción y de reparto de mercado en el transporte con contenedores por carretera con origen o destino en el Puerto de Valencia en el que participaron los principales actores de la Comunidad logística del Puerto;

b) segundo, en decisiones colectivas de precios y condiciones comerciales, de limitación o control de la producción y reparto de mercado por parte de diversas asociaciones de transporte de contenedores y,

c) por último, en acuerdos de fijación de precios relativos a las penalizaciones por las paralizaciones en distintas terminales del Puerto de Valencia, entre asociaciones de transporte de contenedores y terminales de depósitos del Puerto de Valencia.»

3. OBSERVACIONES

La CNC ha estimado que la conducta analizada en el expte. S/0314/10 Puerto de Valencia tiene una significativa incidencia en el territorio de la Comunitat Valenciana, conclusión que comparte este Órgano habida cuenta de la localización de las empresas y entidades que son parte en el expediente sancionador y de su importancia en el contexto económico de la región por su afectación al funcionamiento de la actividad portuaria, y ello sin perjuicio de que, como sobradamente queda demostrado a lo largo del expediente y se recoge en el PCH (párrafo 168), el ámbito de la conducta ilícita tenga una dimensión muy superior al ámbito autonómico por cuanto sus efectos se han extendido "más allá del recinto del Puerto de Valencia y, en general, de España".

El sector o actividad en el que se enmarcan las conductas analizadas, según el PCH (párrafo 3, en alusión al acuerdo de incoación, folios 1269 y ss.) es el del transporte terrestre de contenedores con origen o destino (final o escala) en el Puerto

CONSELLERIA D'ECONOMIA,
INDÚSTRIA I COMERÇ
SUBSECRETARIA

de Valencia. Por consiguiente, y conforme a lo que se indicó más arriba, el presente informe pretende aportar información adicional a la que obra en el expediente, relativa a 1): La importancia económica y estratégica del Puerto de Valencia y, 2): Sector del transporte terrestre de mercancías: evolución de sus principales indicadores estatales y a nivel de CCAA. Costes del transporte. Incidencia de la crisis en la seguridad vial.

3.1. La importancia económica y estratégica del Puerto de Valencia.

Según la información disponible en la página web http://www.valenciaport.com/es-ES/Paginas/default.es_ES.aspx, la Autoridad Portuaria de Valencia gestiona los Puertos de Valencia, Sagunto y Gandía bajo la denominación de **ValenciaPort**.

El Puerto de Valencia canaliza un tráfico que abarca todos los sectores de la economía y todo tipo de mercancías, destacando los sectores de la construcción, agro ganadero y alimentario, energético, químico, automóvil, mueble y madera, y textil.

El tráfico del Puerto de Sagunto se basa principalmente en productos siderúrgicos, destacando también la presencia de abonos, materiales de construcción, maderas y productos perecederos. Actualmente se encuentra en pleno proceso de ampliación de sus instalaciones con el objetivo de atender a nuevos tráficos, entre los que se encuentra el gas natural, estimando un movimiento de tres millones de toneladas anuales.

El Puerto de Gandía atiende un tráfico de carga general convencional con alto grado de especialización en mercancías tales como bobinas y pasta de papel, madera de importación y productos agrícolas de la zona.

En su conjunto, **Valenciaport** constituye el puerto comercial líder del Mediterráneo Occidental en términos de volumen de mercancías containerizadas¹.

En el siguiente cuadro se expresa el tráfico portuario en millones de toneladas de los últimos cinco años en la Comunitat Valenciana:

¹ En el caso de España, los tres puertos más importantes de contenedores son: Algeciras, Valencia y Barcelona. El primero tiene un componente muy importante en tránsito y una pequeña proporción en tráfico con origen-destino en su área de influencia, y en cuanto al tercero, su tráfico queda por debajo del tráfico de Valencia.

CONSELLERIA D'ECONOMIA,
INDÚSTRIA I COMERÇ
 SUBSECRETARIA

TRANSPORTE MARÍTIMO

Tráfico portuario de mercancías, local y de avituallamiento y pesca

Año	Alicante	Castellón	Valencia	C. Valenciana	España	% CV/E
2006	3.721.116	13.313.718	47.501.503	64.536.337	461.576.945	14,0
2007	3.645.495	13.142.176	53.821.226	70.608.897	483.111.315	14,6
2008	2.799.990	13.597.367	59.735.163	76.132.520	472.531.287	16,1
2009	2.516.146	11.113.555	57.744.501	71.374.202	412.724.739	17,3
2010	2.205.912	12.480.298	63.897.080	78.583.290	430.911.708	18,2
Mercancías a granel	859.682	10.604.502	7.761.746	19.225.930	227.537.626	8,4
Líquido	128.481	7.667.474	5.171.307	12.967.262	148.925.691	8,7
Sólido	731.201	2.937.028	2.590.439	6.258.668	78.611.935	8,0
Mercancías generales	1.332.652	1.838.274	55.878.881	59.049.807	190.053.175	31,1
Contenedores	1.140.489	1.362.838	49.029.686	51.533.013	137.786.868	37,4
Convencional	192.163	475.436	6.849.195	7.516.794	52.266.307	14,4
Otro tráfico portuario	13.578	37.522	256.453	307.553	13.320.907	2,3
Local y avituallamiento	13.220	33.191	255.327	301.738	13.091.858	2,3
Pesquero	358	4.331	1.126	5.815	229.049	2,5

Fuente: Ministerio de Fomento. Boletín Estadístico. Puertos del Estado. <http://www.mfom.es>

Según los datos publicados en la página web de la Autoridad Portuaria de Valencia:

Durante 2010, a falta de datos del último ejercicio, 64 millones de toneladas pasaron por los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, lo que representa un 12,24, 0,36 y 6,20 por ciento más, respectivamente, que en 2009.

Volumen de tráfico en Valenciaport	Datos en toneladas 2010	Datos en toneladas 2009	Diferencia 2010-2009	Crecimiento %
Puerto de Valencia	56.893.676	50.689.779	+6.203.897	+12,24%
Puerto de Sagunto	6.686.588	6.843.961	+24.627	+0,36%
Puerto de Gandía	266.522	25.962	+15.560	+6,20%
Total Valenciaport	64.028.786	57.784.702	+6.244.084	+10,81%

Fuente: Página web de la Autoridad Portuaria de Valencia.

La mayor parte del tráfico de contenedores se concentra en el Puerto de Valencia, destacando sus crecimientos en volumen de TEU² en el comercio exterior y en el

² TEU (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit) representa la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo en contenedores. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies.

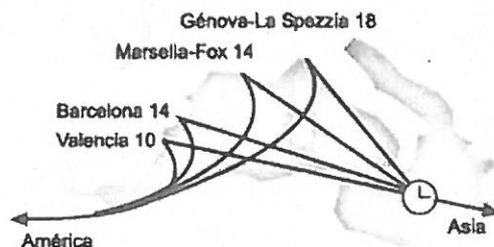
CONSELLERIA D'ECONOMIA,
INDÚSTRIA I COMERÇ
SUBSECRETARIA

tráfico en tránsito (4,2 M de TUE más en 2010 que en 2009, esto es, un 15,14 por ciento más). Una mayor concreción de los datos puede obtenerse a través del servicio de consultas sobre el tráfico de mercancías disponible en la siguiente página web: <http://www.valenciaport.com/es-ES/AreaProfesional/Consultas/TraficoMercancias/Paginas/Traficomercancias.aspx>.

La importancia ValenciaPort se explica, además, por las siguientes razones:

a) **Su ubicación:** Valenciaport es el primer y último puerto de escala de los principales servicios marítimos interoceánicos de línea regular del Mediterráneo Occidental, lo que se traduce en las siguientes ventajas:

- Es el Puerto comercial más próximo al eje Suez-Gibraltar, ruta de las principales líneas interoceánicas.
- Gran facilidad para la concentración y distribución del tráfico del Mediterráneo Occidental.
- Es el puerto natural para el tráfico interoceánico de mercancías, al proporcionar tiempos reducidos en el transporte terrestre y facilidades para la redistribución de mercancías con origen y destino en la Península.



Fuente: Página web de la Autoridad Portuaria de Valencia.

b) **Su área de influencia:** Valenciaport es una elección a considerar para cualquier línea de navegación, al contar con una potente área de influencia directa que se encuentra entre las más dinámicas de Europa y a poca distancia de los países del sur de Europa y del norte de África:

- El área de influencia directa de Valenciaport abarca un radio de 350 km, donde se produce el 55 por ciento del PIB español y reside la mitad de la población activa.
- Valenciaport, además de encontrarse en el centro de la Comunitat Valenciana, dispone de óptimas conexiones por carretera y ferrocarril con el centro de España,

CONSELLERIA D'ECONOMIA,
INDÚSTRIA I COMERÇ
SUBSECRETARIA

convirtiéndolo en el puerto natural de Madrid y una de las plataformas esenciales para la Península Ibérica.

- Como puerto hub³ del Mediterráneo Occidental, desde Valenciaport se puede distribuir eficientemente las mercancías en un radio de 2000 km, no solo en los países del Sur de la Unión Europea sino también en los países del Norte de África —Marruecos, Argelia, Túnez y Libia—, que representan un mercado de 243 millones de consumidores.

c) **Su red de conexiones** con los principales puertos del mundo, que alcanza a más de 850: Valenciaport ofrece una completa red de conexiones a los principales puertos del mundo a través de conexiones marítimas (más de 140 líneas regulares, entre las que se encuentran las de las principales compañías marítimas internacionales y múltiples conexiones regionales que dotan de una gran capilaridad al transporte de mercancías por Valenciaport).

En definitiva, Valenciaport juega un papel relevante en el desarrollo económico de su área de influencia. Se estima que Valenciaport genera, directa o indirectamente, más de 15.000 empleos y actividad por valor de más de 1.100 millones de euros.

3.2. El sector del transporte por carretera en el ámbito estatal

Por otra parte, en este informe también debemos aportar datos relativos al sector del transporte por carretera en la Comunitat Valenciana. Para ello, en primer lugar, debemos considerar una serie de variables nacionales que permitan encuadrar su situación en el marco general del Estado.

Según la encuesta Permanente de Transportes de Mercancías por Carretera 2011, confeccionada por el Ministerio de Fomento, en el año 2011 los vehículos pesados autorizados para el transporte de mercancías por carretera realizaron 201 millones de operaciones de transporte, que movilizaron 1.467 millones de toneladas y generaron 207 mil millones toneladas-kilómetros.

En 2011 se produjo una **caída del 8,4% en las operaciones**, del 6,4% en las toneladas y del 1,5% en las toneladas kilómetro. El transporte relacionado con los materiales de construcción registró un descenso más acusado, con incrementos negativos cercanos al 15% en operaciones (cifras similares a las registradas en 2010).

Tal y como muestran la siguiente tabla y gráficos, **la evolución reciente de las principales variables referidas a las operaciones de transporte presentan tasas negativas:**

³ Puerto hub: Puerto central o de distribución de carga.

CONSELLERIA D'ECONOMIA,
 INDÚSTRIA I COMERÇ
 SUBSECRETARIA

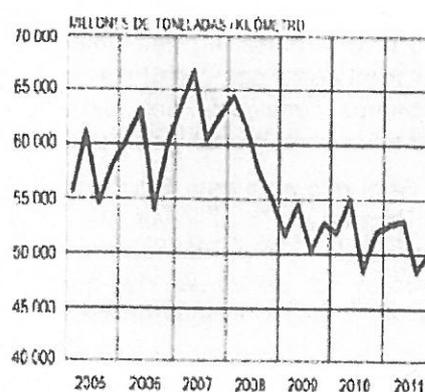
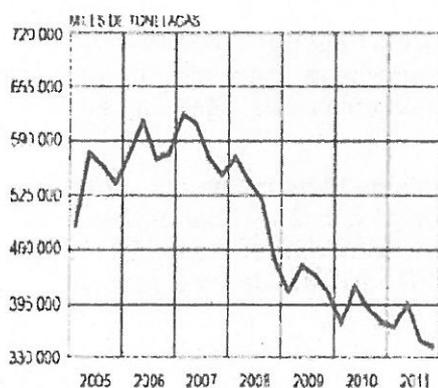
Cuadro 1. Evolución de las principales variables obtenidas en la EPTMC
 Tasas de variación interanuales (%)

	2009	2010	2011	2011			
				TR1	TR2	TR3	TR4
Operaciones de transporte	-17.9	-8.2	-8.4	-2.5	-7.0	-13.3	-10.6
Intranmunicipal	-24.4	-14.8	-15.3	-5.7	-13.0	-25.4	-16.5
Interior intermunicipal	-15.1	-6.0	-6.1	-1.6	-5.0	-9.3	-8.7
Internacional	-9.7	6.1	1.3	2.8	1.1	10.6	-7.4
Toneladas transportadas	-19.3	-8.5	-6.4	-1.2	-5.2	-10.8	-8.3
Intranmunicipal	-26.1	-14.1	-17.0	-7.5	-19.0	-24.9	-14.9
Interior intermunicipal	-17.0	-7.3	-3.4	0.5	-0.7	-6.9	-6.6
Internacional	-11.1	7.9	1.2	2.5	-1.3	6.8	-2.6
Toneladas-kilómetro producidas	-12.8	-0.9	-1.5	1.3	-3.7	-0.2	-3.3
Intranmunicipal	-24.9	-20.7	-8.8	6.5	-16.3	-14.5	-6.9
Interior intermunicipal	-13.5	-2.8	-2.5	0.4	-3.1	-1.7	-5.5
Internacional	-10.3	5.0	1.0	3.1	-4.5	4.7	1.8

Fuente: Ministerio de Fomento.

G2. Evolución coyuntural por tipos de desplazamiento

Transporte total

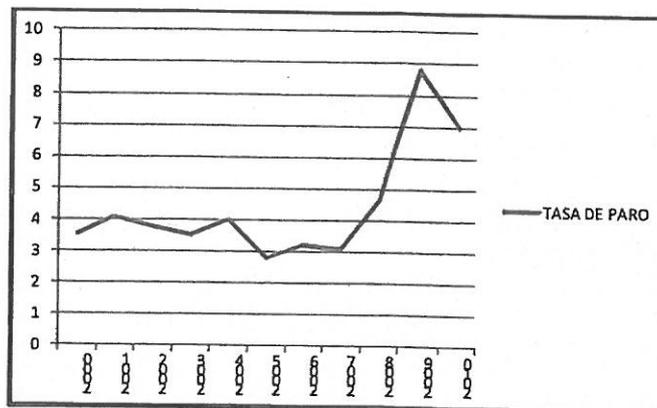


Fuente: Ministerio de Fomento.

El notable descenso de actividad se manifiesta en la evolución de los índices sociales relativos a parados y ocupados en el sector del transporte terrestre:

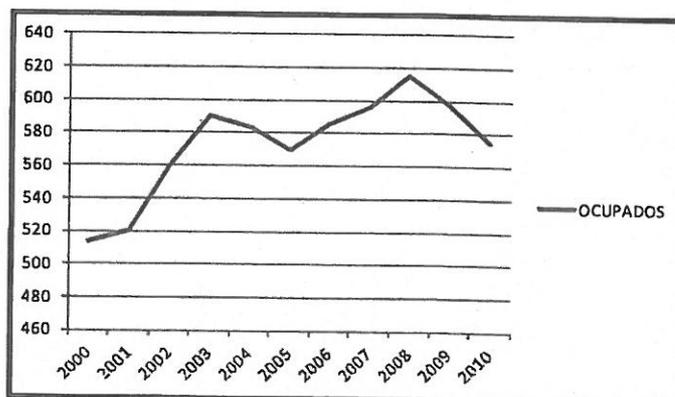
CONSELLERIA D'ECONOMIA,
INDÚSTRIA I COMERÇ
 SUBSECRETARIA

AÑOS	TASA DE PARO
2000	3,5
2001	4,1
2002	3,8
2003	3,5
2004	4
2005	2,8
2006	3,2
2007	3,1
2008	4,6
2009	8,8
2010	7



FUENTE: Ministerio de Fomento. Evolución de los indicadores económicos y sociales del transporte terrestre. Noviembre 2011

AÑOS	OCUPADOS (miles)
2000	513,4
2001	520,8
2002	559
2003	590,6
2004	584
2005	569
2006	585,5
2007	595,5
2008	614,9
2009	597,2
2010	574,8



FUENTE: Ministerio de Fomento. Evolución de los indicadores económicos y sociales del transporte terrestre. Noviembre 2011

Ese descenso de actividad también se aprecia en la dinámica de matriculaciones de vehículos y en el consumo de carburante, según los datos de la siguiente tabla:

PERIODO	Matriculaciones (número de Vehículos)					Consumo de carburante (miles de toneladas)		
	Turismos	Autobuses	Camiones	Motocicletas	Cabezas Tractoras	Gasolina	Gasoil locom	Queroseno
2011	808.290	2.846	131.403	124.622	13.096	5.295	22.611	5.566
2010	993.442	2.581	144.037	140.442	9.996	5.676	23.550	5.246
2009	971.199	2.961	136.462	139.889	8.204	6.011	23.776	5.133
2008	1.185.272	3.870	220.744	221.705	19.218	6.287	24.808	5.631
2007	1.633.801	4.218	398.032	285.594	28.449	6.678	25.680	5.703
2006	1.660.666	3.849	398.137	274.882	27.120	6.929	24.546	5.421
2005	1.676.714	4.175	390.121	220.399	26.711	7.269	23.228	5.183

CONSELLERIA D'ECONOMIA,
 INDÚSTRIA I COMERÇ
 SUBSECRETARIA

Fuente: Ministerio de Fomento. Indicadores Económicos del Transporte.

3.3. El sector del transporte por carretera en la Comunitat Valenciana

Según la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera correspondiente a 2011, la Comunitat Valenciana ocupa la tercera posición por volumen de toneladas transportadas, por detrás de Cataluña y Andalucía.

En la Comunitat Valenciana, el transporte interior⁴ ha experimentado un acusado descenso en los últimos cinco años, desde el máximo de 2007 (220.590 miles de toneladas) al año 2010 (134.768 miles de toneladas) situando la actividad a niveles de 2001, tal y como se concluye consultando la siguiente tabla y gráfico:

6. TRANSPORTE INTERIOR. TONELADAS TRANSPORTADAS EN LAS CC.AA. CON MAYORES CARGAS/DESCARGAS. RATIOS INTERREGIONALES. (Ver notas a pie de página)

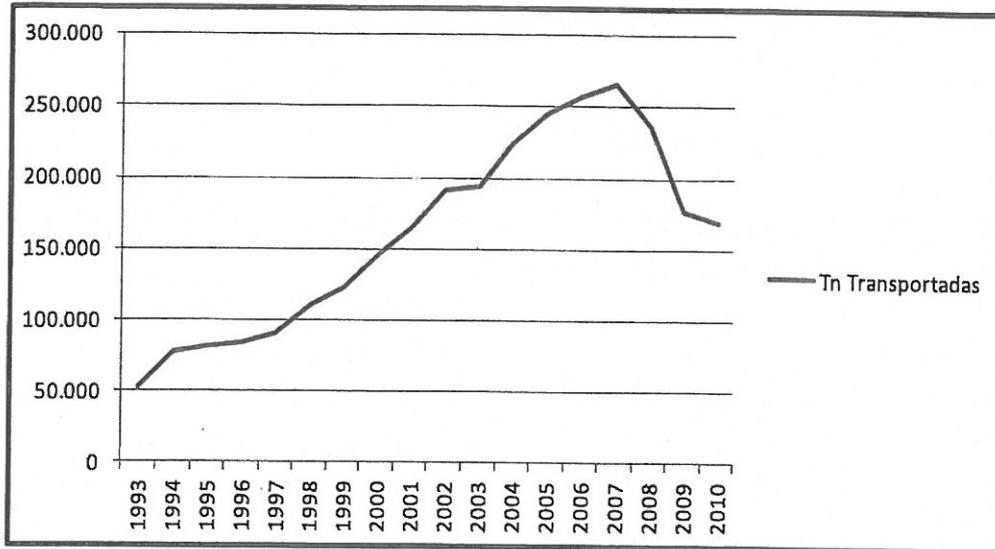
COMUNIDAD VALENCIANA. SERVICIO PUBLICO Y PRIVADO / [Miles de Tn]

AÑO TRIM	TOTAL TRANSPORTADA [a+b+c]	TOTAL CARGADO [a+b]	TOTAL DESCARGADO [a+c]	TIPO DE DESPLAZAMIENTO			RATIOS INTERREGIONALES %			
				TRANSPORTE INTRA-REGIONAL [a]	TRANSPORTE INTERREGIONAL		TOTAL (b+c)/(a+b+c)	EXPEDIDO [b/(a+b)]	RECIBIDO [c/(a+c)]	
					TOTAL	EXPEDIDO [b]				RECIBIDO [c]
2010	169.386	132.652	134.768	98.034	71.352	34.618	36.734	42,1	26,1	27,3
2009	177.177	139.563	143.826	106.212	70.965	33.351	37.614	40,1	23,9	26,2
2008	235.812	193.112	196.528	153.828	81.984	39.284	42.700	34,8	20,3	21,7
2007	266.279	218.657	220.590	172.968	93.311	45.689	47.622	35,0	20,8	21,5
2006	256.870	213.077	214.853	171.060	85.810	42.017	43.793	33,4	19,7	20,3
2005	246.033	204.076	208.359	166.402	79.631	37.674	41.957	32,3	18,4	20,1
2004	223.819	183.699	190.548	150.428	73.391	33.271	40.120	32,7	18,1	21,0
2003	194.847	161.273	163.342	129.768	65.079	31.505	33.574	33,4	19,5	20,5
2002	191.575	160.547	163.836	132.808	58.767	27.739	31.028	30,6	17,2	18,9
2001	165.551	137.336	139.205	110.990	54.561	26.346	28.215	32,9	19,1	20,2
2000	145.742	119.047	121.904	95.209	50.533	23.838	26.695	34,6	20,0	21,8
1999	123.766	100.429	102.398	79.061	44.705	21.368	23.337	36,1	21,2	22,7
1998	110.266	88.374	89.270	67.378	42.888	20.996	21.892	38,8	23,7	24,5
1997	90.648	73.041	74.273	56.666	33.982	16.375	17.607	37,4	22,4	23,7
1996	84.146	66.970	67.350	50.174	33.972	16.796	17.176	40,3	25,0	25,5
1995	81.830	64.696	64.727	47.593	34.237	17.103	17.134	41,8	26,4	26,4
1994	77.868	61.604	62.928	46.664	31.204	14.940	16.264	40,0	24,2	25,8
1993	52.727	39.318	40.482	27.073	25.654	12.245	13.409	48,6	31,1	33,1

Fuente: Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera. Ministerio de Fomento. Ámbito Poblacional: Cabezales tractoras y camiones con capacidad de carga útil superior a 3,5 toneladas y con un peso máximo autorizado superior a 6 toneladas, matriculados en España. En las tablas no se incluye el transporte intramunicipal.

⁴ De acuerdo al artículo 65 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres son transportes internos los que tienen su origen y destino dentro del territorio del Estado español, discurriendo por regla general íntegramente dentro de éste.

**CONSELLERIA D'ECONOMIA,
 INDÚSTRIA I COMERÇ**
 SUBSECRETARIA



La menguante actividad se observa también en la evolución del parque de vehículos autorizados para el transporte de mercancías por carretera y, también, en el número de empresas autorizadas para el transporte de mercancías por carretera, como se desprende de las siguientes tablas:

Evolución del parque de vehículos autorizados para el transporte de mercancías por carretera

Año	C. Valenciana	España	% CV/E
2006	58.127	551.697	10,7
2007	59.847	573.367	10,4
2008	58.767	566.937	10,4
2009	56.347	553.933	10,2
2010	49.839	510.967	9,8
Transporte público	36.174	329.629	11,0
Radio nacional	36.173	310.895	11,6
Radio local (prov. y auton.)	1	18.734	0,0
Transporte privado	13.665	181.338	7,5

Fuente: IVE/Ministerio de Fomento. Anuario Estadístico. <http://www.mfom.es>

CONSELLERIA D'ECONOMIA,
 INDÚSTRIA I COMERÇ
 SUBSECRETARIA

Evolución de las empresas autorizadas para el transporte de mercancías por carretera

Año	C. Valenciana	España	% CV/E
2006	16.507	212.088	7,8
2007	15.697	209.818	7,5
2008	15.608	211.756	7,4
2009	14.386	206.699	7,0
2010 ¹	13.863	198.571	7,0
Transporte público	7.663	107.437	7,1
Radio nacional	7.662	98.951	7,7
Radio local (comarc., prov. y auton.)	1	8.813	0,0
Transporte privado	6.200	91.776	6,8

Fuente: IVE/Ministerio de Fomento. Anuario Estadístico. <http://www.mfom.es>

¹ El número de empresas no es la suma parcial de los apartados correspondientes por haber registrado las mismas empresas diferentes modalidades de transporte en diferentes autonomías.

La misma evolución negativa presenta el sector en la Comunitat Valenciana si se acude a la información que ofrece el Directorio Central de Empresas del Instituto Nacional de Estadística (Empresas por CCAA, actividad principal (grupos CNAE 2009) y estrato de asalariados). En cuanto a la estructura empresarial, el sector de transporte de mercancía en la Comunitat Valenciana se caracteriza por su atomización y el reducido tamaño de las empresas, pues en el período consultado (2008-2012) el 95-96% de las empresas tienen hasta 9 trabajadores, y de éstas el 65% no tienen ningún asalariado (autopatronos):

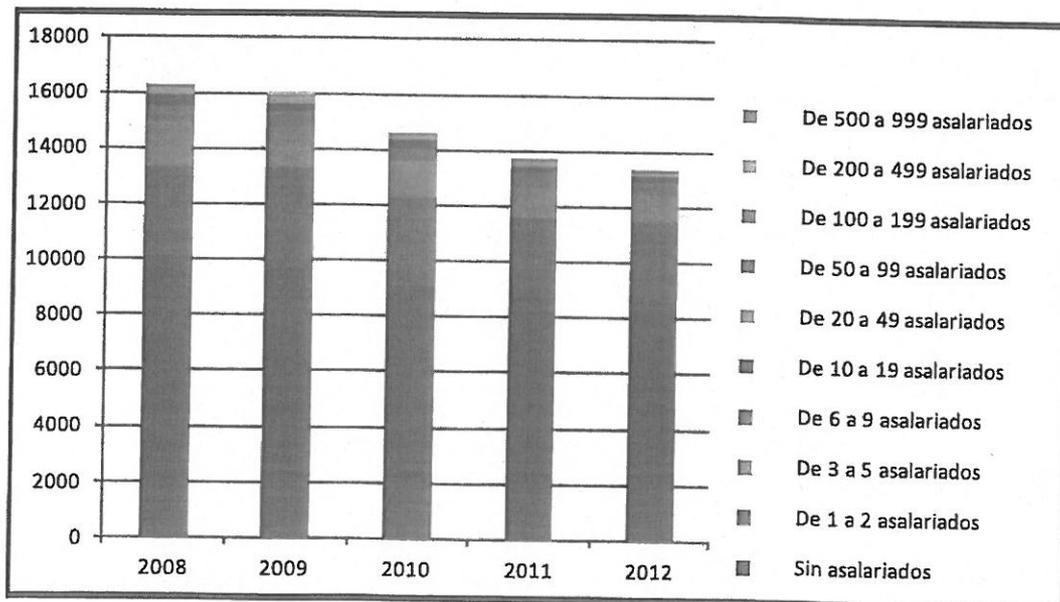
CONSELLERIA D'ECONOMIA,
INDÚSTRIA I COMERÇ
 SUBSECRETARIA

Empresas por CCAA, actividad principal (grupos CNAE 2009) y estrato de asalariados.
 Unidades: Número de empresas

Comunitat Valenciana

494 Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza

	2008	2009	2010	2011	2012
Sin asalariados	10144	10024	9164	8818	8670
De 1 a 2 asalariados	3216	3317	3095	2771	2784
De 3 a 5 asalariados	1555	1443	1298	1134	1012
De 6 a 9 asalariados	608	509	482	454	410
De 10 a 19 asalariados	411	346	317	291	265
De 20 a 49 asalariados	249	223	186	162	151
De 50 a 99 asalariados	46	40	35	35	34
De 100 a 199 asalariados	11	15	12	9	8
De 200 a 499 asalariados	4	1	2	2	4
De 500 a 999 asalariados	0	0	0	0	1
De 1000 a 4999 asalariados	0	0	0	0	0
De 5000 o más asalariados	0	0	0	0	0



3.4. Costes del Transporte

Fruto de las reuniones mantenidas entre el Comité Nacional de Transporte por Carretera –en el que están representadas las asociaciones profesionales de transportistas– y las principales asociaciones representativas de las empresas cargadoras, y bajo el patrocinio de la Dirección General del Transporte Terrestre, se publicó en julio de 2012 el último Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera, disponible en la página web del Ministerio de Fomento www.fomento.gob.es.

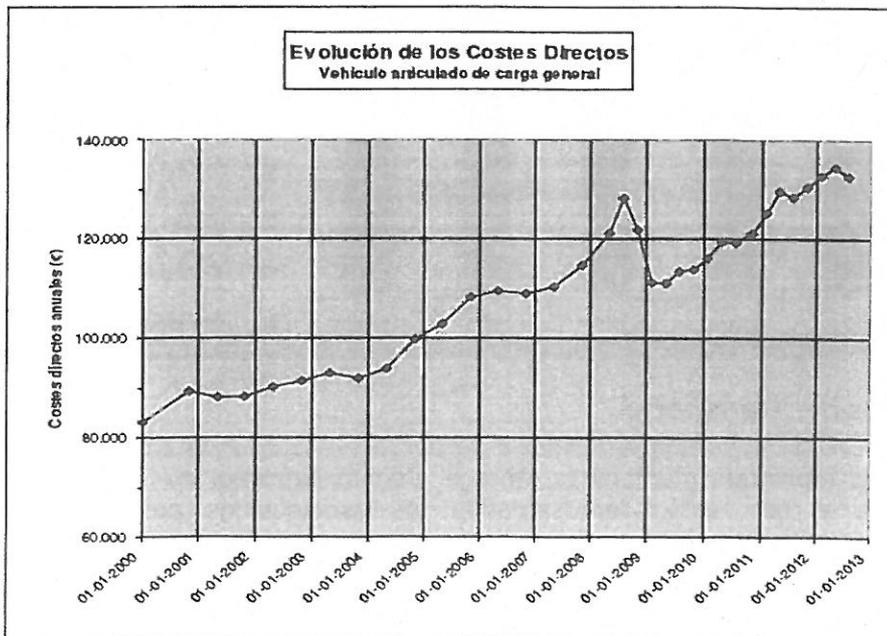
CONSELLERIA D'ECONOMIA,
 INDÚSTRIA I COMERÇ
 SUBSECRETARIA

Dicho Observatorio se justifica por el mandato contenido en el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y, también, por las dimensiones del mercado y «*la acusada atomización de la oferta y la demanda y, consecuentemente, falta del nivel de transparencia que sería deseable*», siendo su finalidad «*proporcionar elementos de juicio fiables a partir de los cuales las partes contratantes puedan acordar libremente el precio que estimen más conveniente con la certeza de estar haciéndolo sobre bases razonablemente contrastadas*».

El análisis del Observatorio contiene un estudio de los **costes directos** que la explotación de un vehículo genera a una empresa de transportes de mercancías tipo, considerando aspectos tales como la amortización, financiación, personal de conducción, seguros del vehículo, costes fiscales, dietas del conductor, combustible, neumáticos, mantenimiento y reparaciones.

Aunque se ha podido criticar desde el punto de vista del derecho antitrust que la actividad de este tipo de «observatorios» pueden propiciar la aparición de conductas restrictivas a partir, precisamente, de la transparencia sobre las condiciones comerciales que propician, es indudable que en este caso es procedente tener en cuenta los costes directos anuales que deben asumirse para mantener operativo un vehículo de transporte de mercancías tipo (articulado de carga general).

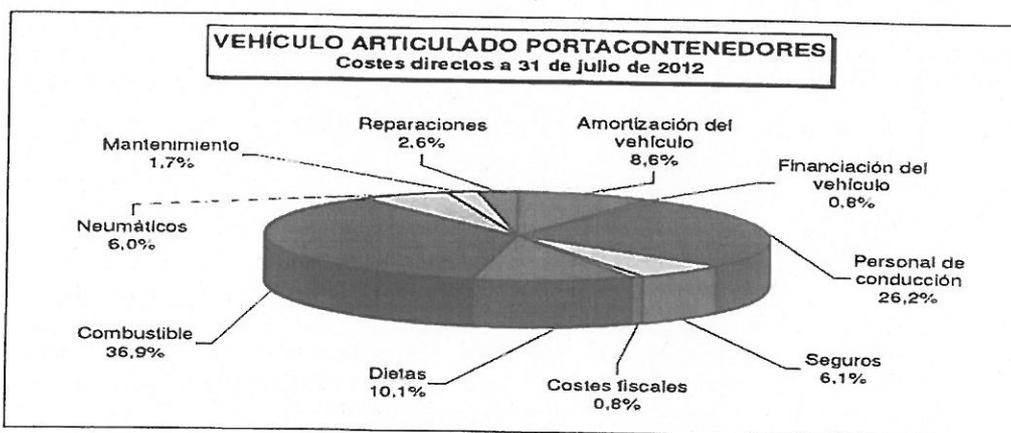
A este respecto debe considerarse que dichos costes han experimentado un notable crecimiento en los últimos años conforme se aprecia en la siguiente tabla⁵:



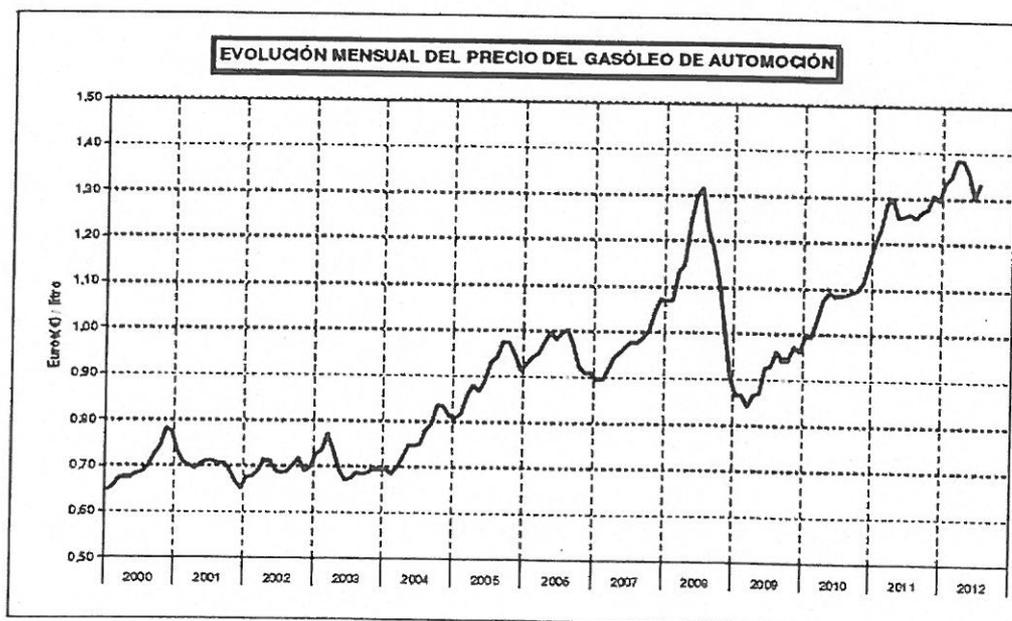
⁵ Fuente: Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera

CONSELLERIA D'ECONOMIA,
INDÚSTRIA I COMERÇ
 SUBSECRETARIA

Entre los costes directos que más han aumentado destaca el precio del gasóleo de automoción, que representa un 40% aproximadamente del coste directo total de un vehículo de transporte de mercancías por carretera.



La evolución mensual del precio del gasóleo de automoción es la que sigue:



3.5. Incidencia de la crisis en las conductas y comportamientos en carretera de los conductores profesionales.

Finalmente, pudiera ser de interés aportar alguna consideración en el ámbito de la seguridad vial y la influencia de la crisis. Según el Estudio «La Crisis y la Seguridad

CONSELLERIA D'ECONOMIA,
INDÚSTRIA I COMERÇ
SUBSECRETARIA

Vial en el transporte Profesional», elaborado por la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL) y SCANIA y disponible en la página web www.fesvial.es, apartado Estudios, la crisis económica ha provocado que muchos conductores de transporte pesado adopten nuevos comportamientos para reducir costes, que pueden incidir directamente sobre elementos importantes de la seguridad vial e incrementar el riesgo de accidentes. Estos nuevos comportamientos se concretan en:

- Aplazar decisiones de compra de nuevos vehículos.
- Conducción económica.
- Menor utilización de vías de peaje.
- Pernocta en cabinas cuando anteriormente se frecuentaba establecimientos hoteleros.
- Consumir su propia comida, en lugar de acudir a restaurantes o bares.
- Jornadas de trabajo mayores.
- Auto-mantenimiento del vehículo, aplazamiento de los cambios de neumáticos, frenos o amortiguadores y ampliar los intervalos de revisión.
- Repostaje en gasolineras predeterminadas.
- Disminución de la formación recibida en materia de seguridad vial.

4. CONCLUSIONES:

- Las conductas objeto análisis en este expediente sancionador, sin perjuicio de que la conducta ilícita tenga un ámbito supraautonómico, inciden de forma significativa en el territorio de la Comunitat Valenciana, habida cuenta de la localización de las empresas contra las que se ha incoado y su importancia en el contexto económico de la región por su afectación al funcionamiento de la actividad portuaria.
- Valenciaport constituye un importante enclave para el tráfico de mercancías containerizadas, debido a su estratégica ubicación y a su área de influencia, tanto directa en nuestro país (radio de 350 km. donde se produce el 55% del PIB nacional) como indirecta o internacional (puerto hub. radio de 2.000 km, potencial mercado de 243 millones de consumidores). Se estima que Valenciaport genera, directa o indirectamente, más de 15.000 empleos y actividad por valor de más de 1.100 millones de euros.
- La evolución de las principales variables referidas a las operaciones de transporte terrestre de mercaderías en España presentan tasas negativas de crecimiento desde los máximos de 2007. Así sucede, por ejemplo, en el caso de las operaciones y toneladas transportadas, matriculación de vehículos y consumo de carburante, vehículos autorizados y número de empresas operativas
 - La Comunitat Valenciana no es ajena a esta tendencia negativa. El transporte interior ha experimentado un acusado descenso en los últimos cinco años, desde el máximo de 2007 (220.590 miles de toneladas) al año 2010 (134.768 miles de toneladas) situando la actividad a niveles de 2001.

CONSELLERIA D'ECONOMIA,
INDÚSTRIA I COMERÇ
SUBSECRETARIA

- En cuanto a la estructura empresarial, el sector de transporte de mercancías en la Comunitat Valenciana se caracteriza por su atomización y su reducido tamaño, pues en el período consultado (2008-2012) el 95-96% de las empresas tienen hasta 9 trabajadores, y de éstas el 65% no tienen ningún asalariado (autopatronos).
- Los costes directos que anualmente debe asumir un transportista para mantener operativo un vehículo de transporte terrestre de mercancías se han incrementado en los últimos años espoleados, sobre todo, por el aumento del precio de los carburantes.
- La crisis económica y del sector se traduce en la adopción de nuevos comportamientos por parte de los conductores profesionales, en muchos casos autónomos con un único vehículo, mediante acciones orientadas a economizar costes.
- Finalmente, «*obiter dicta*», esta Comisión quiere subrayar la complejidad de coherente las actuaciones de ordenación o intervención pública en el mercado con las exigencias del derecho antitrust. En efecto, en ocasiones, iniciativas de empresas públicas o, en su caso, de la propia administración, con el objetivo de dotar de transparencia o de criterios de funcionamiento a un determinado sector económico, pueden terminar con la apertura de un procedimiento por infracción del derecho de defensa de la competencia a los participantes en las reuniones, convenios o acuerdos promovidos desde las mismas. Ciertamente no es objeto de este informe apartarse de la aplicación estricta del Derecho de defensa de la competencia, pero una vez más se pone de manifiesto la necesidad de la promoción de una cultura de la competencia que alcance a los propios entes ordenadores o encargados de los distintos mercados o actividades económicas.

