

Informe

IMPACTO ECONÓMICO DEL COVID-19 EN LA COMUNITAT VALENCIANA: TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

El Laboratorio de Análisis de Políticas Públicas (IvieLAB) creado en 2018 por el Ivie en colaboración con Presidencia de la Generalitat Valenciana (GVA), está dedicado a diseñar nuevas metodologías y desarrollar las herramientas necesarias para la evaluación de políticas públicas, en particular de las administraciones públicas valencianas. En el marco del convenio suscrito en las sucesivas anualidades, se han realizado numerosos informes sobre ámbitos estratégicos para la orientación de las políticas de modernización y fomento del desarrollo económico y social de la Comunitat Valenciana. En 2021, la crisis sanitaria provocada por la pandemia del coronavirus sigue centrando una parte importante de la atención de la colaboración entre el Ivie y Presidencia de la GVA. En concreto, se sigue trabajando en analizar los importantes efectos que la situación sanitaria está teniendo sobre la economía valenciana, con especial atención al impacto por ramas productivas, sobre todo, aquellas que se han visto más afectadas por las restricciones impuestas por la pandemia como es el caso del turismo, el comercio, la automoción, los medios de transporte o las actividades culturales y recreativas. Adicionalmente, otros temas son objeto de estudio en el marco de IvieLAB como es la calidad del empleo y los salarios en la Comunitat Valenciana o el impacto del Brexit sobre la región. Desde IvieLAB también se dará apoyo en la revisión de la Estrategia Valenciana para la Recuperación tras la aprobación del Plan

Nacional. A lo largo del año se irán sumando análisis complementarios que permitan seguir profundizando en la mejora de la eficiencia y el diseño de las políticas y programas públicos. Para la realización de estos trabajos, se ha constituido un equipo amplio formado por investigadores y técnicos del Ivie junto con otros colaboradores externos, bajo la dirección de Francisco Pérez y Joaquín Maudos, Catedráticos de la Universitat de València y Director y Director adjunto de investigación del Ivie, respectivamente. Los investigadores y técnicos del Ivie que participan en el desarrollo de las actividades de IvieLAB en 2021 son por orden alfabético: Carlos Albert, Rodrigo Aragón, Eva Benages, Alejandro Escribá, Ignacio Gordo, Juan Fernández de Guevara, Héctor García, Francisco Goerlich, Laura Hernández, Matilde Mas, Consuelo Mínguez, Silvia Mollá, María Moraga, Fernando Pascual, José Manuel Pastor, Juan Pérez, Javier Quesada, Juan Carlos Robledo, Ernest Reig, Vicente Safón, Jimena Salamanca, Lorenzo Serrano, Marta Solaz, Ángel Soler e Irene Zaera. Además, cuando los trabajos lo requieran se contará con la colaboración de profesionales externos de diferentes universidades españolas. La lista del equipo de trabajo se completa con personal de edición y maquetación (Mari Cruz Ballesteros, Alicia Raya y Susana Sabater), servicios generales (Rosa Buitrago, Yolanda Jover, Belén Miravalles, Leo Marqués y Natalia Mora), todos ellos bajo la dirección de la gerencia del Ivie (Pilar Chorén).

Este informe ha sido realizado por el siguiente equipo:

Investigación

José Manuel Pastor (Ivie y Universitat de València)

Pedro Cantos-Sánchez (Universitat de València)

Carlos Albert (Ivie y Universitat de València)

Edición y diseño

Susana Sabater (Ivie)

Belén Miravalles (Ivie)

ISBN: 978-84-09-37686-5

Índice

RESUMEN EJECUTIVO	5
1. INTRODUCCIÓN	13
2. CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE Y DE SU IMPORTANCIA EN LA ECONOMÍA VALENCIANA	15
3. LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR TRANSPORTE Y SUS RESULTADOS.....	37
4. EL IMPACTO DE LA PANDEMIA EN EL SECTOR TRANSPORTE	57
5. RESPUESTA EMPRESARIAL Y GRADO DE RESILIENCIA	65
6. CONCLUSIONES.....	81
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	83



RESUMEN EJECUTIVO

El sector transporte no solo es un sector relevante en cuanto a su contribución al PIB de cualquier economía, sino también por su carácter estratégico. Las dotaciones adecuadas de infraestructuras de transporte, así como una oferta eficiente y competitiva de servicios de transporte, son condiciones necesarias para garantizar un nivel adecuado de crecimiento económico y, por tanto, de renta y bienestar.

El sector transporte es uno de los pilares fundamentales de la economía valenciana. Se trata del séptimo sector privado más importante en términos de VAB y el sexto en términos de empleo, representando el 3,9% del VAB y el 4,1% del empleo de la Comunitat Valenciana. Sin embargo, el agregado del «sector transporte» recoge un conjunto de actividades muy heterogéneas integradas por las de transporte terrestre, marítimo y aéreo, así como por distintas actividades anexas al transporte, como el almacenamiento de mercancías o la actividad logística. Asimismo, es importante también tener en consideración las singularidades de las actividades relacionadas con el transporte de viajeros y el de mercancías. Las importantes diferencias existentes a nivel de subsector han aconsejado, cuando la información lo ha permitido, descender el análisis a nivel de los subsectores específicos.

Bajo estas premisas, el objetivo de este informe ha sido analizar la situación, el impacto del COVID-19 y la evolución reciente del agregado del sector transporte de la Comunitat Valenciana y de sus diferentes subsectores en comparación con el conjunto de la economía valenciana y con la media del sector en España. Para ello se ha utilizado información procedente de fuentes públicas (como el INE) y privadas (SABI) y se ha completado con información cualitativa procedente de entrevistas personales con representantes de cada uno de los subsectores a los cuales los autores desean expresar su agradecimiento por la colaboración. El horizonte temporal analizado comprende el periodo que transcurre desde el inicio de la crisis en 2008 hasta el año 2020.

En el informe se ha llevado a cabo un análisis a dos niveles. En primer lugar, comienza por caracterizar y contextualizar el sector transporte en la economía valenciana, revisando su importancia en cuanto a VAB y empleo generado, así como por el número y tipo de empresas que lo integran. También se revisan los indicadores de competitividad empresarial del sector y su influencia en indicadores como la productividad, la rentabilidad, la solvencia o el endeudamiento. En segundo lugar, y tras esta revisión de la situación del sector, se analiza, con la información más reciente disponible, el impacto de la crisis del COVID-19 en la actividad de los

diferentes subsectores. Esta información cuantitativa se combina posteriormente con información cualitativa procedente de representantes de los subsectores que valoran la situación previa al COVID-19 de su subsector, la respuesta que en su opinión han dado las empresas y una valoración de la perspectiva futura del sector en cuanto a tendencias a medio y largo plazo. Esta información cualitativa ha permitido obtener una imagen muy completa del impacto de la crisis en cada subsector y de los retos de futuro a los que se enfrenta.

Los principales mensajes que se desprenden del análisis realizado son los que se presentan a continuación, estructurados en los campos temáticos del informe:

El sector transporte y la economía valenciana

- La economía valenciana está significativamente más especializada en VAB y empleo en determinadas ramas de actividad con menor productividad media, circunstancia que lastra su indicador de productividad agregada. Además, son mayoría las ramas de actividad que alcanzan niveles de productividad por debajo de las que alcanza cada sector a nivel nacional.
- El sector transporte, que aporta el 3,9% del valor añadido y el 4,1% del empleo en la Comunitat Valenciana, es una excepción. Se trata de un sector con una productividad menor que la media de la economía, pero en el que la Comunitat Valenciana está ligeramente menos especializada en términos de VAB que España, y casi igual en términos de empleo.
- El agregado del sector transporte esconde particularidades a nivel de subsector, tanto en cuanto a su importancia relativa como a su evolución reciente. El subsector del transporte terrestre es el más importante, representando el 50,2% del total del sector, seguido del sector de almacenamiento y actividades anexas al transporte (41,6%), el

transporte aéreo (6,7%) y el marítimo (1,6%).

El empleo en el sector transporte

- El sector transporte en España da empleo a 843 mil personas y a 82 mil en la Comunitat Valenciana. La rama de transporte terrestre es la más importante y representa el 67,8% del total de empleos del sector, seguida de la rama de almacenamiento y actividades anexas (27,3% del total). Estas dos ramas concentran el 95,1% de todo el empleo del sector transporte.
- El empleo en el sector transporte es mucho más estable que en el conjunto de la economía, circunstancia que también sucede en España, pero especialmente en el caso de la Comunitat Valenciana. Así, en el sector transporte de la Comunitat Valenciana el porcentaje de empleo temporal asciende al 17,4%, 7,8 puntos porcentuales menos que en el conjunto de la Comunitat Valenciana (25,2%). Esta temporalidad del empleo es especialmente reducida en el transporte aéreo y más alta en el subsector de almacenamiento y actividades anexas.
- El empleo en el sector transporte se caracteriza por tener menor proporción de personas ocupadas con jornada a tiempo parcial que en el conjunto de la economía. En la Comunitat Valenciana, el porcentaje de empleo a tiempo parcial en el transporte asciende al 8%, la mitad que en el conjunto de la economía (16,1%) y muy similar a la del sector en España (7,5%).
- El transporte es poco intensivo en capital humano. En la Comunitat Valenciana solamente el 29,6% de los ocupados en el transporte han completado estudios superiores, frente al 42,4% del total de la economía valenciana. La intensidad del uso de capital humano es bastante heterogénea en los diferentes subsectores. Así, destacan los altos niveles de cualificación en los subsectores de transporte marítimo y en el aéreo, con porcentaje de ocupados con estudios

superiores del 64%. En el lado opuesto se encuentra el subsector de transporte terrestre, en donde solo el 22,5% de los ocupados tiene completados los estudios superiores.

- El sector presenta un cierto grado de sobrecualificación, pues la proporción de ocupados con estudios superiores en el sector de transporte en la Comunitat Valenciana (29,6%) es mucho mayor que el porcentaje de trabajadores en ocupaciones altamente cualificadas (9,1%).

La demografía empresarial

- El sector transporte en la Comunitat Valenciana contaba en 2020 con 16.323 empresas, representando el 4,4% del total de empresas. El transporte terrestre, con 14.071 empresas, concentra al 86,2% del total de empresas del sector, seguido de las actividades de almacenamiento y actividades anexas al transporte (2.169 empresas, el 13,3% del total), el transporte marítimo y por vías navegables interiores (72 empresas y el 0,4%) y el transporte aéreo (12 empresas, 0,1% del total).
- En el colectivo de empresas del transporte terrestre predominan las empresas de transporte de mercancías por carretera (9.481 empresas, el 58,1 % del total) y transporte terrestre de pasajeros (4.584 empresas, el 28,1% del total).
- A lo largo de la década el número de empresas del sector se ha reducido en 7.216 empresas (un 30,7%). Esta reducción se debe principalmente a la desaparición de 6.940 empresas de transporte terrestre, pues los otros subsectores, aunque experimenten variaciones porcentuales importantes, para el agregado del sector son cuantitativamente mucho menos relevantes.

El tamaño empresarial

- El tamaño de las empresas condiciona la capacidad de resistencia del sector para hacer frente a las crisis económicas, pero también influye en aspectos como su capacidad de

adaptación a los cambios, su dinamismo para introducir innovaciones o su capacidad exportadora.

- El sector transporte valenciano está muy atomizado. En el 2020 el 53,1% de las empresas son empresas sin asalariados y el 99,1% de las empresas son pymes de menos de 50 trabajadores. Esta estructura empresarial no es muy diferente a la española y es una de las características del sector a nivel agregado.
- El alto grado de atomización del agregado del sector transporte no se mantiene a nivel de subsector, ya que existen enormes diferencias en cuanto a tamaño de las empresas en los diferentes subsectores. Así, el subsector transporte terrestre es el más atomizado, con un tamaño empresarial medio de 17,7 empleados por empresa respectivamente. Por el contrario, en el sector de transporte aéreo las empresas tienen un tamaño medio de 367,8 empleados por empresa.

La competitividad

- La competitividad empresarial se refiere a la capacidad de producir un bien o prestar un servicio con la misma calidad, pero a menor coste que los competidores o bien a la capacidad de producir un bien o prestar un servicio al mismo coste, pero con mayor calidad que los competidores. Esta competitividad influye en los resultados de las empresas en términos de rentabilidad, solvencia, endeudamiento y capacidad de hacer frente a las deudas contraídas.
- El transporte valenciano es un sector ligeramente menos competitivo que el conjunto de la economía valenciana y mucho menos competitivo que la media del sector en España. Tan solo el 61,8% del VAB del sector se concentra en empresas de alta y media-alta competitividad, 15 puntos porcentuales menos que el conjunto de la economía valenciana (77,3%) y 20 puntos porcentuales menos que en España. Esta circunstancia, unida al reducido tamaño empresarial,

constituye un importante escollo para el avance de la competitividad del sector en la Comunitat Valenciana.

- A nivel de subsector, la competitividad media es mayor en el subsector de transporte marítimo y las de almacenamiento y actividades anexas y muy inferior en el transporte aéreo.

La rentabilidad y productividad

- La productividad relaciona la capacidad de producir de las empresas con los recursos empleados y, por tanto, está estrechamente relacionada con los indicadores de competitividad. Todo lo demás constante, las empresas más productivas son las más competitivas y las más rentables.
- Los niveles de productividad del trabajo del sector en la Comunitat Valenciana (56.100 euros por empleado) son muy inferiores a los del sector en España (79.400 euros por trabajador), si bien se trata de un sector generalmente más productivo que la media de la economía valenciana (49.700 euros por trabajador).
- La menor competitividad empresarial de las empresas valencianas de transporte, determinada en gran parte por el menor tamaño de las empresas, se traduce en una menor rentabilidad de las empresas valencianas de transporte (5%) en relación con sus homólogas españolas (5,9%). Con todo, la rentabilidad del sector es similar a la del conjunto de las empresas de la economía (4,9%).

La solvencia

- La solidez financiera de las empresas es importante en tanto que dota de estabilidad al modelo de negocio y permite a las empresas desarrollar su actividad con mayores garantías a medio y largo plazo, al ser potencialmente más capaces de absorber ciclos económicos adversos sin tensiones financieras.
- Los datos analizados revelan que la liquidez de las empresas de transporte valencianas

es muy similar a la media del sector en España, indicando que su capacidad para pagar sus deudas a corto plazo sin incurrir en tensiones financieras es muy similar a la de las españolas.

- La solvencia a largo refleja la capacidad a largo plazo de las empresas para atender sus deudas en el largo plazo a través de su activo. Los datos analizados indican que la solvencia a largo en las empresas de transporte de la Comunitat Valenciana es muy similar a la media del sector en España.

Endeudamiento y capacidad financiera

- Las empresas del transporte valenciano presentan unos niveles de endeudamiento similares a los de la media del sector a nivel nacional, aunque superiores a los del conjunto de la economía. Las empresas de transporte valencianas soportan 2,6 euros de deuda por cada euro de recursos propios, frente a los 2,5 euros de la media del sector.
- La ratio deuda/EBIT es otra forma de ver la capacidad de las empresas para afrontar sus deudas y mide los años que necesita la empresa para pagar su deuda a base de EBIT. Las empresas de transporte valencianas están en una situación ligeramente menos saneada en el ámbito financiero que sus homólogas españolas y necesitan 2,8 años para pagar sus deudas, frente a los 2,3 años de la media de empresas de transporte de España.

El impacto del COVID-19 en la actividad del sector

- El reciente informe realizado por el Ivie (Maudos, Mínguez y Pascual 2021) estimó que la caída del VAB del sector transporte para 2020 en la Comunitat Valenciana es del 25,1%, siendo el tercer gran sector más afectado. En cambio, la caída para el total de la economía fue del 11%. Este dato evidencia que el sector transporte ha sido uno de los más afectados por la crisis del COVID-19.

- Si agregamos los trabajadores en ERTE, los autónomos en cese de actividad más las bajas de afiliados a la Seguridad Social, la caída del empleo para el sector transporte de la Comunitat Valenciana fue del 6,2%, ligeramente inferior al dato estimado para el conjunto de la economía que fue del 5,0%. Nótese como referencia, que la caída del empleo en el sector transporte para la Comunitat Valenciana fue del 7,6% y para el total de la economía española fue del 8%.
- En el caso del transporte, se estima que la caída en el número de empresas inscritas en la Seguridad Social durante 2020 ha sido del 5,8% para la Comunitat Valenciana, claramente superior a la caída del 2,7% del total de las empresas. En el caso de España la caída de empresas del transporte fue del 7,3%, y en el total de las empresas del 3,3%.
- El transporte de pasajeros en su globalidad ha sido claramente mucho más perjudicado que el transporte de mercancías. La necesidad del transporte de productos básicos, como los agroalimentarios o materias primas o inputs necesarios imprescindibles para la actividad empresarial, ha hecho que el transporte de mercancías haya conseguido mantener unos niveles de actividad relativamente estables durante la crisis del COVID-19. Por otra parte, la caída de la movilidad de los pasajeros, claramente acentuada en los periodos de confinamiento, ha hecho que la caída en los niveles de tráfico haya sido mucho más brusca.
- Dentro del transporte de pasajeros, el sector aéreo con una caída del 73,6% del tráfico en 2020 es el que ha sufrido una caída más brusca en la Comunitat Valenciana. El impacto en términos de rentabilidad para las aerolíneas ha sido también enorme. En el caso de todas las aerolíneas, estas se han visto obligadas a fuertes ajustes y a fomentar actividades anexas al transporte como el mantenimiento de la flota de distintos operadores. En todo caso, a pesar de la caída de actividad, algunos operadores han debido mantener el servicio en muchas de las líneas (como el caso de la conexión con las islas o las ciudades autónomas) dado el carácter de servicio público de muchas de estas líneas.
- Si bien no se dispone del dato específico, el sector de transporte de autobús se ha visto también enormemente perjudicado. No obstante, dada la heterogeneidad del sector unas empresas se han visto afectadas más que otras. En particular, las empresas dedicadas al transporte metropolitano han sido las que han sufrido un menor retroceso de tráfico, en el caso del transporte de media distancia se estima que la caída fue en torno al 50-55%, y para las líneas de largo recorrido la caída se estima que fue en torno al 75% en 2020. Asimismo, se estima que, por tipo de actividad, las empresas más perjudicadas fueron las dedicadas al transporte discrecional, pues se considera que apenas han podido recuperar un tráfico en torno al 10-15% de la situación prepandemia.
- El tráfico para el sector marítimo de pasajeros descendió un 66,7% en la Comunitat Valenciana, caída significativamente superior al 2% para el tráfico de mercancías. Las empresas dedicadas al transporte de pasajeros han conseguido suavizar el impacto del COVID-19 gracias al tráfico de mercancías que ha compensado su descenso de pasajeros.
- Dentro del sector de mercancías, el subsector que más ha reducido su actividad ha sido el de transporte por carretera, con una caída del 6,8% en el volumen de toneladas. No obstante, se ha de apuntar que la caída del transporte intrarregional fue del 11%, mucho mayor que la caída de las empresas que realizan transporte internacional o interregional. Precisamente la caída del transporte intrarregional ha afectado a la actividad de empresas de tamaño muy reducido, en ocasiones autónomas con apenas uno o dos vehículos, y que operaban solo dentro de límites geográficos reducidos como la Comunitat Valenciana.
- En el caso del transporte marítimo de mercancías, la caída ha sido del 2% en el

volumen de toneladas, esto ha hecho que el impacto del COVID-19 sobre las empresas navieras y consignatarias haya sido mínimo.

- El impacto del COVID-19 en el sector de almacenamiento y logística, que incluye también muchas empresas de distribución, no ha sido en términos agregados muy importante, aunque ha sido asimétrico en las diferentes ramas que lo integran. En el llamado «transporte de última milla» se ha producido un importante repunte de actividad, si bien, sin afectar positivamente a la rentabilidad. La relación laboral de muchos de los trabajadores asociados al «transporte de última milla» constituye un problema a resolver para los próximos años.
- Por último, la caída del tráfico aéreo de mercancías ha sido importante, 16,7% en 2020, si bien la significatividad de esta modalidad de transporte es muy pequeña, pues apenas supone el 0,007% de las toneladas transportadas por carretera.

Respuesta del sector y grado de resiliencia

- La respuesta de las empresas ha sido muy heterogénea y ha estado condicionada al grado de impacto que hayan sufrido. En el caso del transporte aéreo de pasajeros, que fue el más afectado globalmente en términos de tráfico, las aerolíneas tuvieron que recurrir a todo tipo de instrumentos. Así la utilización de los ERTE fue prácticamente generalizada, si bien, dependieron del nivel de actividad que mantuvieron en pleno periodo de pandemia. También acudieron a todo tipo de instrumentos financieros como los préstamos ICO y las ayudas directas concedidas por las administraciones públicas. En la medida de lo posible, las empresas renegociaron el diferimiento de pagos por contratos de *leasing* o adquisición de unidades de flota, o incluso, de cuotas a la Seguridad Social.
- Dentro del transporte marítimo de pasajeros, las empresas recurrirán a los ERTE de

forma también generalizada, y a nivel financiero a los préstamos ICO para obtener liquidez a unos costes relativamente bajos.

- En el caso de las empresas de transporte de pasajeros por autobús, estas tuvieron que recurrir a todo tipo de instrumentos para sobrevivir. En el caso de que las empresas tuvieran concesiones con administraciones públicas, estas fueron compensadas al menos parcialmente. Mayores dificultades se produjeron cuando los contratos eran con entidades privadas. Además de los ERTE y los préstamos ICO, las ayudas directas también han supuesto una ayuda importante, si bien las dificultades administrativas y de gestión de estas ayudas han sido una barrera importante para un mejor acceso.
- En el caso del transporte de mercancías por carretera las empresas han recurrido a ERTE pero no de forma tan generalizada como en otros modos de transporte. Así, muchos ajustes de empleo se produjeron a través de la reducción de contratos temporales o de la cancelación de contratos con autónomos. En cuanto a las ayudas financieras, las empresas han recurrido a los préstamos ICO para obtener liquidez, a la vez que han gestionado aplazamientos de las cuotas a la seguridad social y otras cuotas derivadas de los arrendamientos financieros de los vehículos (*leasing* y *renting*).
- En el ámbito del transporte marítimo de mercancías, las empresas, tanto navieras como consignatarias, han conseguido gestionar adecuadamente el impacto del COVID-19, en la medida que la caída de la actividad en el tráfico internacional de mercancías ha sido muy reducida. Por tanto, estas empresas no han necesitado ningún tipo de instrumentos para combatir el impacto del COVID-19.
- En cuanto a las empresas dedicadas al almacenamiento y la logística, muchas de ellas se dedican a la distribución y por tanto tienen la misma problemática de las empresas de transporte por carretera antes citadas. En

todo caso, el comercio *on-line* ha provocado un desarrollo importante del denominado «transporte de última milla», que se han adaptado bastante bien a las nuevas necesidades de la demanda.

- De forma generalizada y común a todos los sectores del transporte la pandemia ha servido para avanzar en procesos como en el teletrabajo y la digitalización. El proceso de teletrabajo se ha impulsado en todas aquellas tareas administrativas y de gestión que no requerían la presencia física para realizar las tareas. Si bien las empresas han ido recuperando de forma gradual presencialidad, se ha observado que muchas herramientas del teletrabajo han permanecido, y han constituido una forma de ayudar en la gestión y la administración de las empresas.
- Otro efecto generalizado que se ha extendido a todos los sectores es el de la digitalización. De hecho, las empresas han utilizado esta crisis para avanzar y desarrollar los procesos de digitalización en todos los ámbitos, tanto en el comercial (por ejemplo, a través del impulso de la venta telemática) como en las áreas propias de administración y gestión. En todo caso se debe señalar que

las empresas pequeñas tienen más dificultades en desarrollar las ventajas de la digitalización siendo las de mayor tamaño las que más se benefician de este proceso.

- Por último, las empresas de transporte se encuentran ante diversos retos que también son comunes a todos los sectores. Uno de ellos es la sostenibilidad. La adaptación de los procesos productivos en el transporte a otros menos contaminantes y más respetuosos con el medio ambiente es uno de ellos. El cambio de los combustibles fósiles por otros más limpios constituye un desafío importante, si bien dicho cambio tecnológico no es sencillo y necesita de incentivos económicos para que puedan implementarse. De nuevo las empresas pequeñas tienen más dificultades a la hora de llevar a cabo estos procesos. En este sentido, la adaptación a los nuevos procesos tecnológicos, a nuevos vehículos más eficientes y ecológicos y la formación de capital humano para gestionar todos estos nuevos procesos son retos a los que inevitablemente el sector transporte habrá de enfrentarse en el futuro.



Torrenewles
A6

A6

Puigmal
A5

A5.1

1. INTRODUCCIÓN

El sector transporte y logística es uno de los más importantes de la economía valenciana, no solo por ser un sector estratégico de cuya actividad depende el funcionamiento del resto de sectores, sino también por su importancia cuantitativa en el conjunto de la economía, aportando el 3,9% del valor añadido y el 4,1% de su empleo.

Se trata de un sector que bajo su denominación recoge un conjunto de actividades muy heterogéneas, pues no solo engloba los subsectores de transporte terrestre, marítimo o aéreo sino también las actividades anexas al transporte, al almacenamiento de mercancías y las derivadas de la logística.

El objetivo del Informe es analizar la situación del sector transporte en la Comunitat Valenciana, el impacto que la crisis del COVID-19 ha tenido en la evolución reciente del sector y de los diferentes subsectores, así como dar orientaciones cualitativas sobre cómo ven los representantes de los diferentes subsectores la situación actual y futura de su actividad.

A tal efecto se ha utilizado información procedente de fuentes públicas que se ha complementado con información cualitativa de entrevistas personales con representantes de cada uno de los subsectores. Los análisis se realizan comparando el sector con su homólogo en el conjunto de España y con el conjunto de la

economía valenciana durante el periodo 2008-2020.

El informe se estructura en seis grandes apartados. Tras esta introducción, la sección segunda se dedica a caracterizar y contextualizar el sector transporte en la Comunitat Valenciana. Para ello se revisa su importancia en cuanto a VAB, empleo generado y número y tipo de empresas que lo conforman. La sección tercera analiza la competitividad del sector, comparando el volumen de empresas por nivel de competitividad en el transporte de la Comunitat Valenciana con el de España. Asimismo, puesto que la competitividad afecta a los resultados empresariales, también se revisan indicadores como la productividad por trabajador y por activo, la rentabilidad, la liquidez, la solvencia a largo o el endeudamiento financiero.

Tras revisar y contextualizar la situación del transporte en la Comunitat Valenciana, en la sección cuarta se utiliza la información más reciente disponible para analizar el impacto de la crisis del COVID-19 en la actividad de los diferentes subsectores desde los momentos inmediatos del inicio de la pandemia. Esta información cuantitativa se complementa en la sección quinta con información cualitativa procedente de entrevistas personales a representantes de los subsectores que valoran la situación previa al COVID-19 de cada subsector, las diferentes

respuestas que han dado las empresas y dan su opinión sobre la evolución futura del sector en cuanto a retos que se deben afrontar y perspectivas de futuro de más largo plazo. El Informe finaliza con una valoración final en forma de conclusiones.

Los autores del trabajo reconocen el apoyo prestado por los representantes de los diferentes subsectores mediante el suministro de información cualitativa imprescindible para la realización del estudio. En particular desean agradecer a D. Carlos García (Secretario de la Federación Valenciana de Transporte y Logística, FVET), D. Josep Mascarell (director de RSC e innovación de BALEARIA), D. Salvador Navarro (FVET, presidente de CEV y presidente de ADE Logística), D. Antonio de Nó (Director de Comunicación, Marketing y Relaciones Institucionales AIR NOSTRUM), D. Joaquín Tarazaga (secretario de la Asociación Empresarial de Transportes de Viajeros de Valencia, ADIVA) y a los representantes de la Asociación Naviera Valenciana (ANV).

2. CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE Y DE SU IMPORTANCIA EN LA ECONOMÍA VALENCIANA

La denominación de «sector transporte» recoge un conjunto de actividades muy heterogéneas integradas por el terrestre, marítimo y aéreo, así como por distintas actividades anexas al transporte propiamente dicho como son el almacenamiento de mercancías y las derivadas de la

logística de creciente importancia (**cuadro 1**). Asimismo, la diferente idiosincrasia de las actividades relacionadas con el transporte de viajeros y el de mercancías exige en ocasiones y siempre que la información lo permita un tratamiento desagregado.

Cuadro 1. Definición del sector transporte. Agrupación de los subsectores según códigos de la CNAE-2009

CNAE-2009	Sector de actividad
49 49.1, 49.3 49.2, 49.4, 49.5	Transporte terrestre y por tubería Transporte de pasajeros Transporte de mercancías y por tubería
50 50.1, 50.3 50.2, 50.4	Transporte marítimo y por vías navegables interiores Transporte de pasajeros Transporte de mercancías
51 51.1 51.2	Transporte aéreo Transporte de pasajeros Transporte de mercancías
52	Almacenamiento y actividades anexas al transporte

Fuente: Elaboración propia.

La CNAE ofrece información desagregada que permite distinguir entre tres modalidades de transporte: transporte terrestre y por tubería (49), transporte marítimo y por vías navegables interiores (50) y transporte aéreo (51). Dentro de cada actividad se distingue entre el transporte de pasajeros y el de mercancías. Asimismo, también se incluye el sector almacenamiento y actividades anexas al transporte (52), que incluye, no solo la mayoría de las actividades vinculadas a la logística, sino también otras como la manipulación de mercancías, la guardia y custodia de vehículos, la explotación de autopistas, el engrase y lavado de vehículos o los servicios de cara y descarga de mercancías. El **cuadro 1** muestra la agrupación de subsectores realizada bajo esta denominación común del sector transporte.

Este apartado analiza y contextualiza el sector transporte en cuanto a importancia en términos de VAB, empleo en la Comunitat Valenciana y España. Igualmente, se examinan las características del empleo generado y el tipo de empresas que integran el sector. Siempre que la información lo permita se realizarán análisis desagregados a nivel de subsector y tipo de transporte.

¿Es diferente la especialización de la economía valenciana de la española?

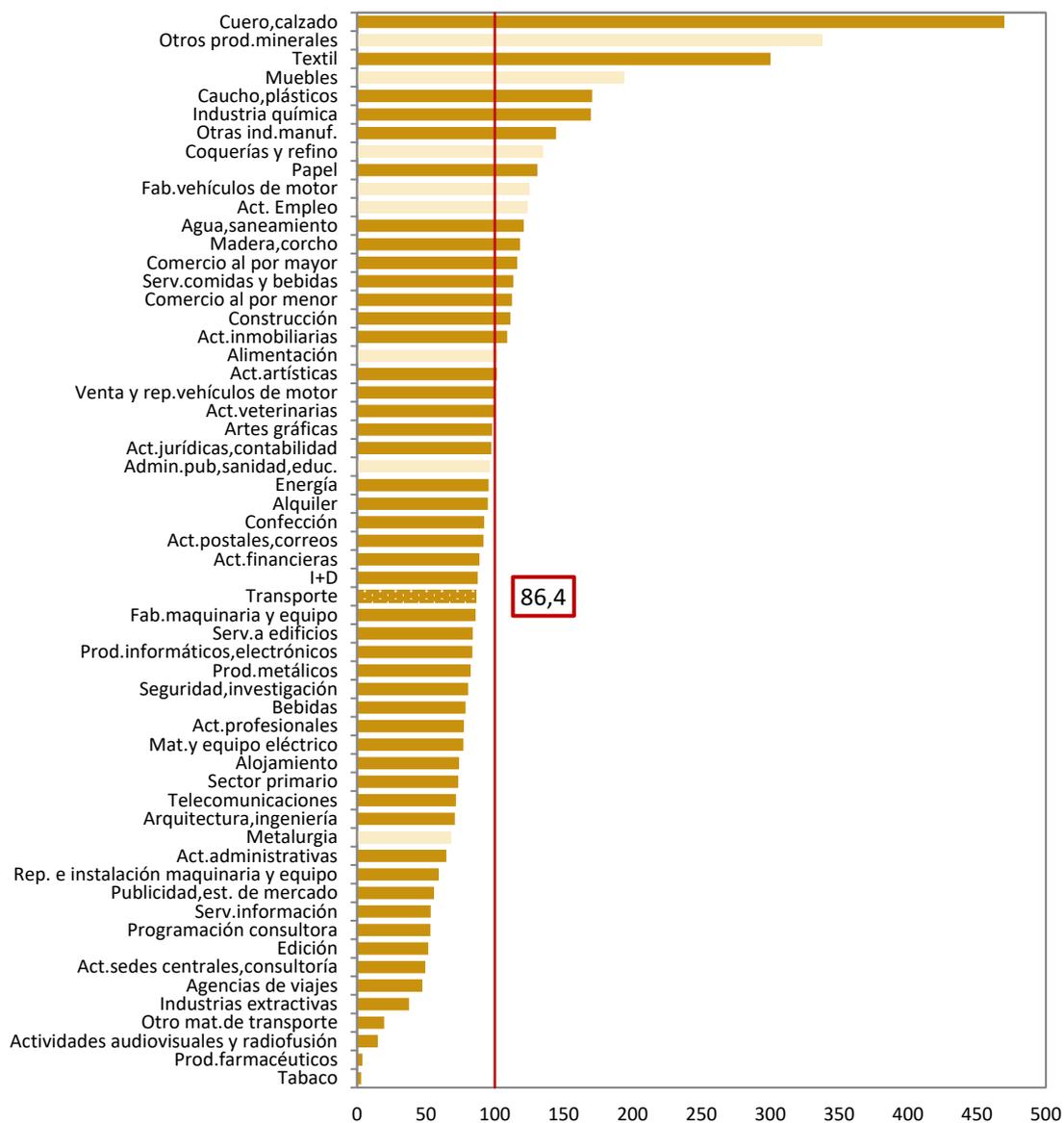
Para valorar si la crisis del COVID-19 ha tenido un impacto más o menos severo en la economía valenciana es preciso comprobar si la Comunitat Valenciana está más o menos especializada en los sectores económicos más perjudicados por la crisis. El impacto del COVID-19 en la economía valenciana y española será tanto más similar cuanto mayor sea el grado de similitud de la especialización de las dos economías.

El **gráfico 1** muestra un *ranking* sectorial de especialización de la economía valenciana frente a la española en términos de VAB y el **gráfico 2** lo hace en términos de empleo. Valores superiores a 100 indican que la Comunitat Valenciana está más especializada en ese sector porque su peso relativo es mayor en la región que en el conjunto de España. Valores menores a 100 indican justamente lo contrario. Ambos gráficos se complementan con información sobre la productividad sectorial, señalizando con trama más oscura las ramas de actividad con menor productividad por ocupado en relación con España y con trama más clara las de mayor productividad por ocupado.

Como puede observarse, tanto en términos de VAB como de empleo, la economía valenciana está significativamente más especializada en determinadas ramas industriales de baja productividad como muebles o comercio, mientras que está menos especializada en sectores de alta productividad del sector servicios. Además de la diferente especialización de la economía valenciana y española, el gráfico permite observar el predominio de la trama oscura, indicando que la economía valenciana muestra unos niveles inferiores de productividad del trabajo inferiores a los de España en la mayoría de los sectores.

Esta concentración de la actividad de la economía valenciana en ramas de baja productividad y la menor productividad a nivel de cada uno de los sectores son rasgos negativos de la economía valenciana que explican su menor productividad agregada. El sector de transporte es una excepción, pues es un sector con una productividad ligeramente menor que la media de la economía, pero en la que la Comunitat Valenciana está ligeramente menos especializada en términos de VAB que España, y casi igual en términos de empleo.

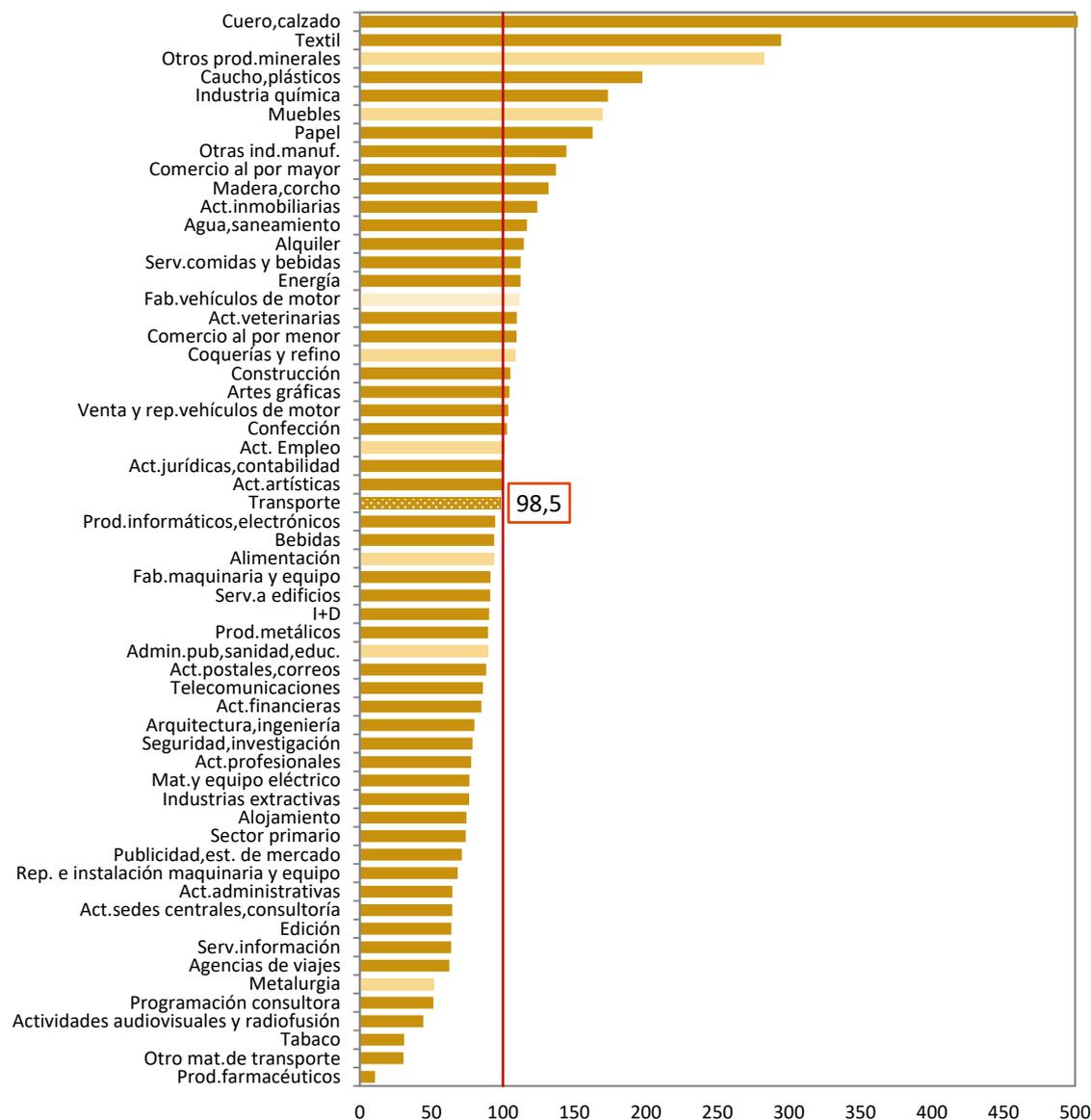
Gráfico 1. Especialización productiva (VAB) de la Comunitat Valenciana por ramas de actividad según si la productividad del trabajo es mayor o menor que la de España, 2019 (España = 100)



Nota: en color amarillo oscuro (claro) se representan las ramas cuya productividad (VAB corriente por ocupado) es inferior (superior) a la de España.

Fuente: INE (CNE, CRE, EEE) y elaboración propia.

Gráfico 2. Especialización productiva (empleo) de la Comunitat Valenciana por ramas de actividad según si la productividad del trabajo es mayor o menor que la de España, 2019 (España = 100)



Nota: en color amarillo oscuro (claro) se representan las ramas cuya productividad (VAB corriente por ocupado) es inferior (superior) a la de España.

Fuente: INE (CNE, CRE, EEE) y elaboración propia.

2.1. El valor añadido del sector transporte

¿Cuál es la dimensión y la evolución reciente de la actividad del sector transporte en España?

En general, y sin entrar en la situación particular de los subsectores, la evolución reciente del sector transporte en términos de VAB ha sido positiva, circunstancia que le ha permitido ir ganando peso en el conjunto del VAB la economía.

Los **gráficos 3** y **4** muestran la evolución reciente del VAB hasta 2019, última fecha disponible. Se puede observar que el VAB del sector transporte ha aumentado un 27,4% en términos nominales, pasando de los 39.683 millones de euros de 2008 a los 50.544 millones de euros.

Este crecimiento, más importante que el del conjunto de la economía, le ha permitido ganar peso en el VAB total, pasando de representar el 3,9% en 2008 al 4,5% en 2019.

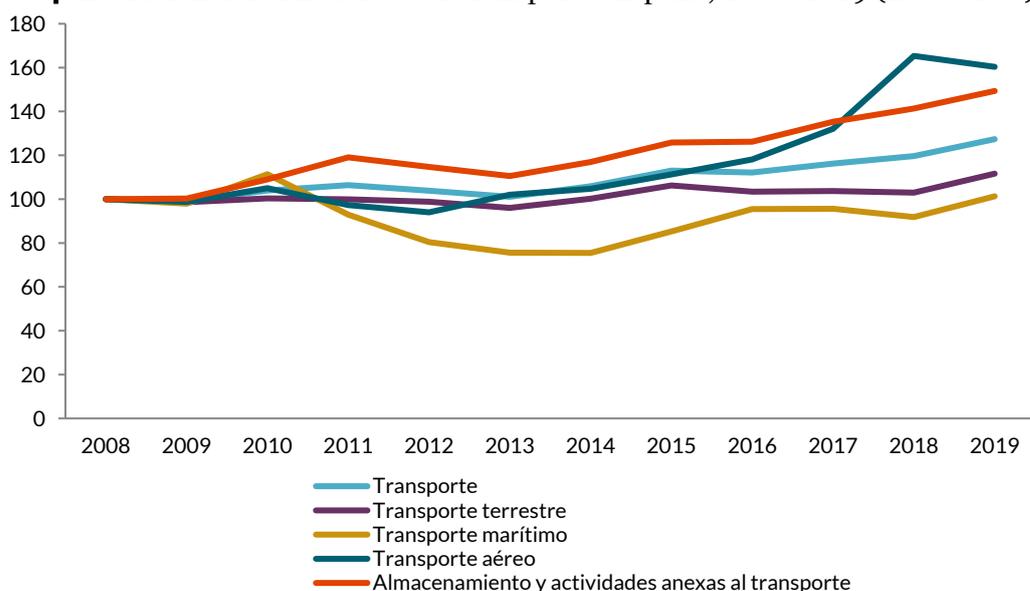
Gráfico 3. Evolución del VAB del sector transporte. España, 2008-2019 (millones de euros)



Nota: 2019 es estimación.

Fuente: INE (CNE, EEE) y elaboración propia.

Gráfico 4. Evolución del VAB del sector transporte. España, 2008-2019 (2008=100)



Nota: 2019 es estimación.

Fuente: INE (CNE, EEE) y elaboración propia.

¿Cómo evolucionan las diferentes ramas de actividad del sector transporte en España?

Sin embargo, tras esta positiva evolución agregada se esconden particularidades a nivel de subsector. Como se observa en el **gráfico 3**, la importancia de cada rama de actividad, ni es la

misma, ni ha tenido la misma evolución en los últimos años. Así, en términos de importancia de cada rama, el gráfico muestra que el subsector del transporte terrestre es el más importante, representando el 50,2% del total del sector transporte en el último año disponible. Le sigue el sector de almacenamiento y actividades anexas al transporte (41,6%). A gran distancia le

siguen el transporte aéreo (6,7%) y el marítimo (1,6%).

Asimismo, la evolución de los diferentes subsectores ha sido también muy heterogénea (**gráfico 4**). Destaca el espectacular crecimiento del transporte aéreo, cuyo VAB ha aumentado un 60,3% en la década analizada, circunstancia que le ha permitido aumentar en 1,4 puntos porcentuales su cuota en el conjunto del sector transporte. También tiene una evolución muy destacada el sector de almacenamiento y actividades anexas, con un crecimiento del 49,3% en la última década. Por el contrario, la actividad del transporte marítimo muestra un ligero aumento del 1,3% en los once años analizados.

2.2. El empleo del sector transporte

¿Cuál es la dimensión y la evolución reciente del empleo del sector transporte en España?

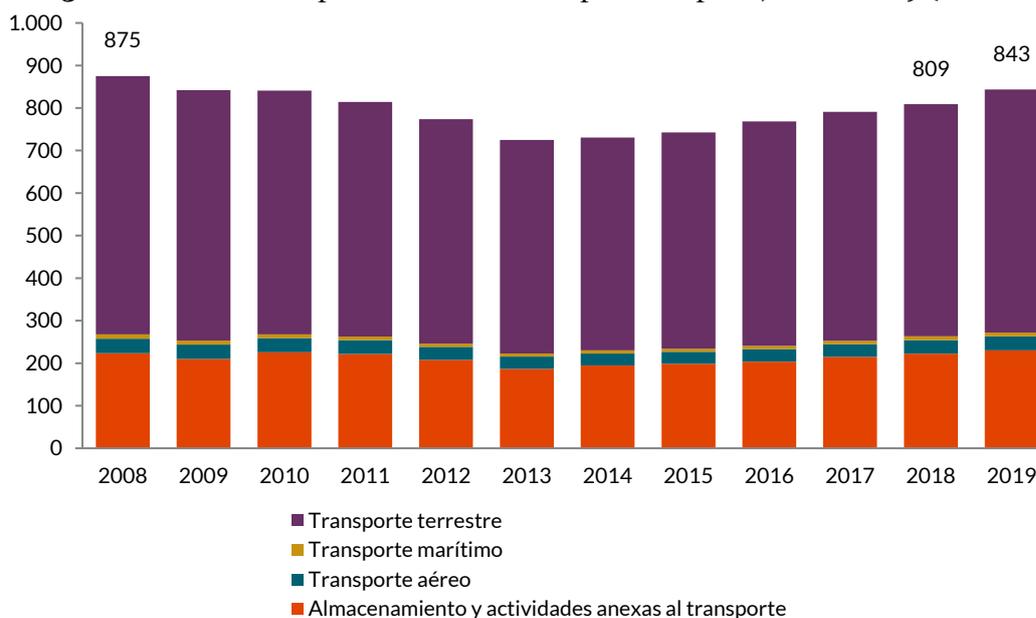
La evolución reciente del empleo del sector transporte difiere significativamente respecto de la evolución del VAB. El **gráfico 5** y el **gráfico 6** muestran la evolución del empleo en términos absolutos y se observa que, al contrario de lo que sucedía en términos de VAB, el empleo

del sector transporte en España ha descendido un -3,6%, pasando en once años de los 875 mil empleos a los 843 mil. Esta evolución es, sin embargo, muy similar a la del conjunto de la economía, lo que le ha permitido mantener prácticamente inalterado su peso en el empleo total de la economía en un 4,2%.

¿Cómo evoluciona el empleo en las diferentes ramas de actividad del sector transporte en España?

La evolución del empleo en todas las ramas de actividad del transporte en el periodo 2008-2019 ha sido negativa. No obstante, destacan los descensos del empleo en el transporte marítimo, con una pérdida de 1.600 empleos (-15,1% de descenso) y del transporte terrestre, con una pérdida de 36 mil puestos de trabajo (descenso del -5,9%). En lo que respecta a la importancia relativa de cada sector en términos de empleo se observa que la rama de transporte terrestre da empleo al 67,8% del total de empleos del sector, seguida de la rama de almacenamiento y actividades anexas (27,3% del total). Estas dos ramas aglutinan el 95,1% de todo el empleo del sector transporte.

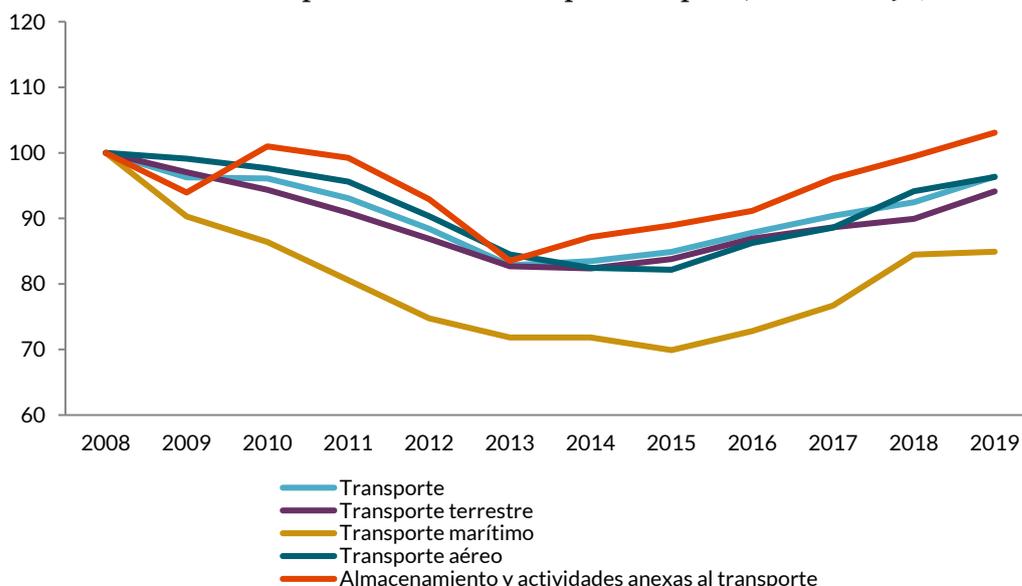
Gráfico 5. Evolución del empleo del sector transporte. España, 2008-2019 (miles de personas)



Nota: 2019 es estimación.

Fuente: INE (CNE, EEE) y elaboración propia.

Gráfico 6. Evolución del empleo del sector transporte. España, 2008-2019 (2008=100)



Nota: 2019 es estimación.

Fuente: INE (CNE, EEE) y elaboración propia.

¿Cuánto aporta el sector transporte al VAB y al empleo de la Comunitat Valenciana?

El **gráfico 7** muestra el peso del sector transporte en la Comunitat Valenciana en términos de VAB y el **gráfico 8** en términos de empleo. Ambos gráficos permiten apreciar la importancia del sector transporte en la Comunitat Valenciana, siendo el séptimo sector privado más importante en términos de VAB y el sexto en términos de empleo, representando el 3,9% y el 4,1% del total del VAB y empleo de la Comunitat Valenciana respectivamente.

¿Es estable el empleo del sector transporte?

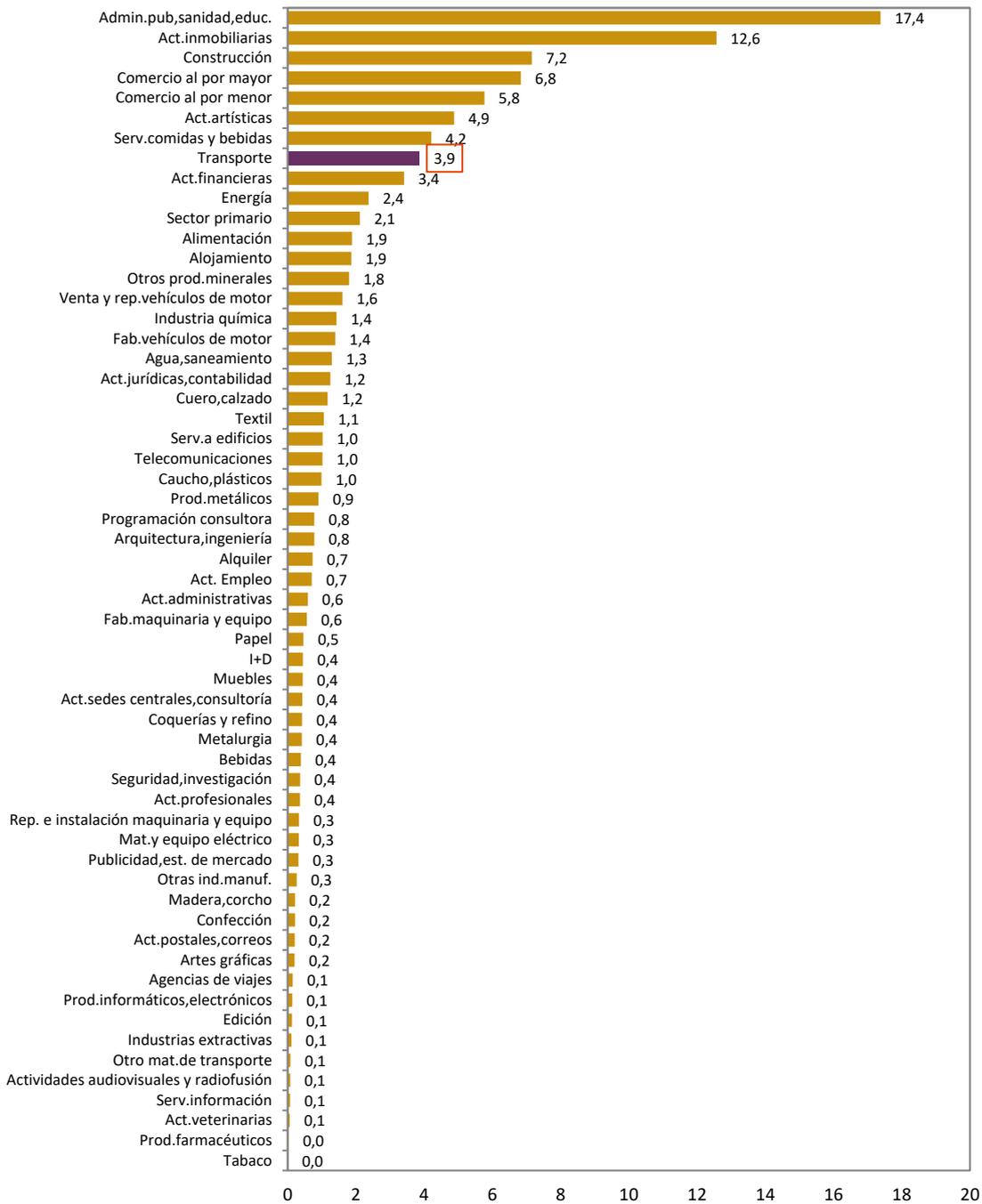
Como se ha visto anteriormente, en España el sector transporte da empleo en 2019 a 843 mil trabajadores en España y a 82 mil en la Comunitat Valenciana, representando el 4,2% del empleo total en la economía española y el 4,1% en la economía valenciana. Aunque la importancia cuantitativa del sector como creador de empleo sea incuestionable, resulta también preciso analizar la vertiente cualitativa revisando la calidad del empleo creado. Esta sección analiza las características del empleo del sector transporte en

España y la Comunitat Valenciana y concretamente se revisan diversos aspectos relacionados con la calidad del empleo como la estabilidad/temporalidad del empleo, el tipo de jornada y el nivel de cualificación de los ocupados en el sector.

El **gráfico 9** muestra los datos de temporalidad del empleo para la Comunitat Valenciana y España para el agregado del sector transporte y del conjunto de la economía. Como puede observarse en 2020 el empleo en el sector transporte es mucho más estable que en el conjunto de la economía, circunstancia que sucede tanto en el caso de la Comunitat Valenciana como en el conjunto de España. Asimismo, en general, la temporalidad del empleo del transporte en la Comunitat Valenciana ha sido siempre mayor que en el conjunto de España, a excepción de 2020, donde la temporalidad en la Comunitat Valenciana (17,4%) es inferior a la de España (18,4%).

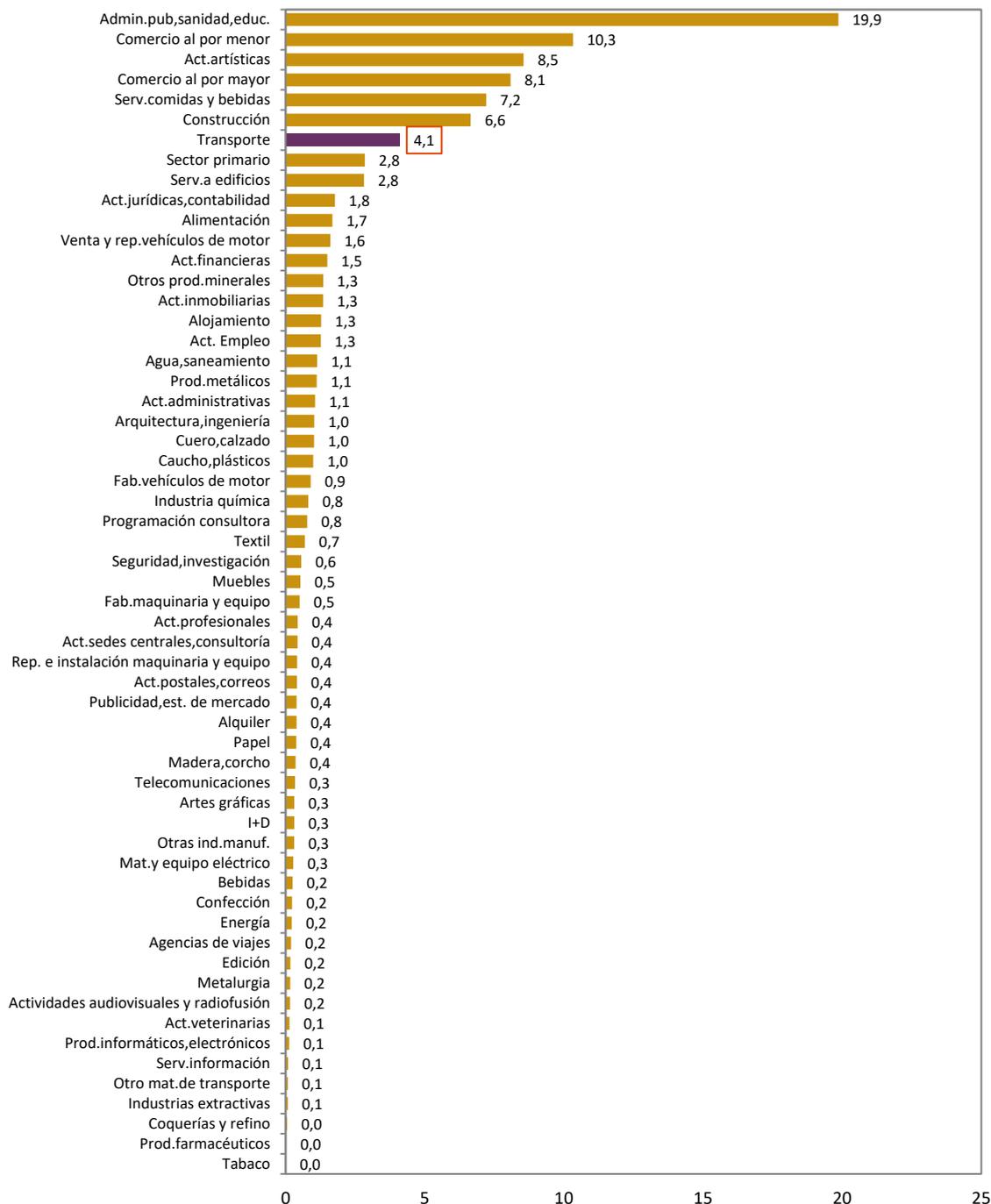
Así, mientras que en España la cuarta parte de la población ocupada asalariada (24,1%) lo está con contratos temporales, en el sector transporte en España esta tasa de temporalidad es 5,7 puntos porcentuales inferior (18,4%).

Gráfico 7. Distribución del VAB de la Comunitat Valenciana por ramas de actividad, 2019 (porcentaje)



Fuente: INE (CNE, CRE, EEE) y elaboración propia.

Gráfico 8. Distribución del empleo de la Comunitat Valenciana por ramas de actividad, 2019 (porcentaje)

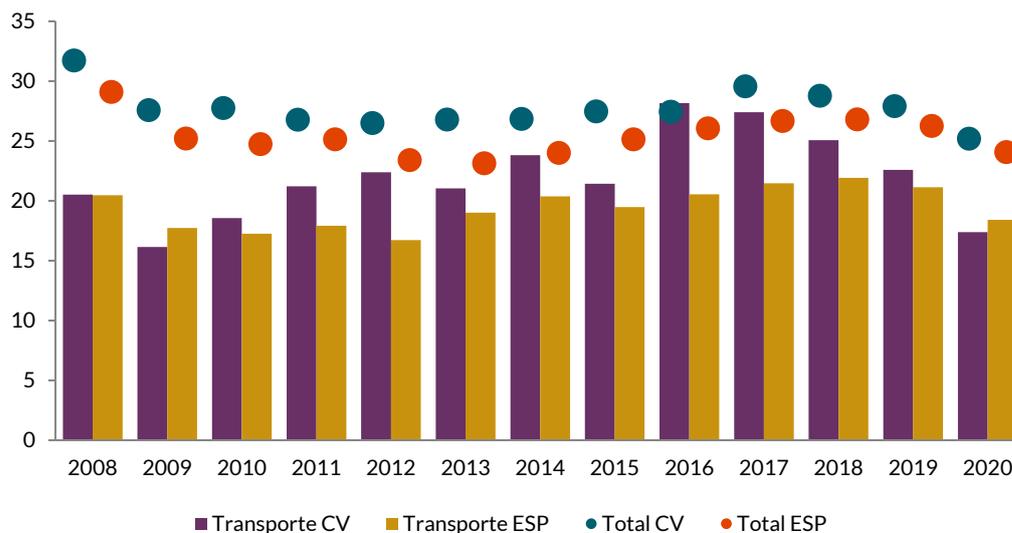


Fuente: INE (CNE, CRE, EEE) y elaboración propia.

Este rasgo positivo de la calidad en el empleo en el sector transporte es más acusado incluso en el caso de la Comunitat Valenciana. En este caso el porcentaje de empleo temporal asciende al 25,2%, pero en el caso del transporte se reduce al 17,4%, es decir 7,8 puntos porcentuales inferior.

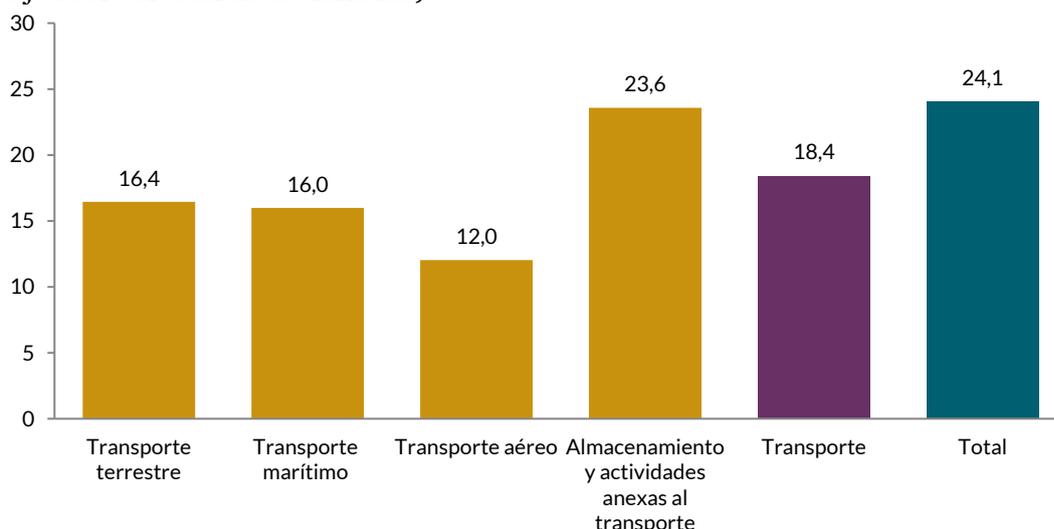
En lo que se refiere a la evolución, el gráfico permite observar que la temporalidad del empleo en el transporte en España alcanza mínimos a finales de la década pasada. Desde ese momento comienza un paulatino ascenso de la temporalidad que alcanza su máximo en 2018, alcanzado el 21,9%, para luego descender de forma importante hasta alcanzar el 18,4% en 2020.

Gráfico 9. Evolución de la población asalariada con contrato temporal. C. Valenciana y España, 2008-2020 (porcentaje sobre el total de asalariados)



Fuente: INE (EPA) y elaboración propia.

Gráfico 10. Población asalariada con contrato temporal en el sector transporte. España, 2020 (porcentaje sobre el total de asalariados)



Fuente: INE (EPA) y elaboración propia.

En la Comunitat Valenciana la evolución es muy similar, con descenso de la temporalidad hasta 2009 y aumento paulatino hasta 2016, momento en el que alcanzó el 28,2%. A partir de esa fecha la temporalidad se reduce 10,8 puntos porcentuales hasta el 17,4% en 2020.

Por problemas de representatividad de la muestra, la EPA no permite desagregar por subsectores para el caso de la Comunitat Valenciana,

pero sí para el conjunto de España. El **gráfico 10** representa la temporalidad del empleo para el sector transporte en España y, como puede observarse, la situación es bastante heterogénea en los diferentes subsectores. Así, la tasa de temporalidad más alta corresponde al subsector de actividades anexas al transporte (23,6%), 5 puntos porcentuales superior a la del conjunto del sector y el doble que la del transporte aéreo (12%).

¿Qué proporción de contratos son a tiempo parcial?

El **gráfico 11** muestra, también para el conjunto del sector transporte, información sobre la población ocupada con jornada parcial para la Comunitat Valenciana y España. Como puede observarse, en ambos casos, en 2020 el empleo en el sector transporte se caracteriza por tener mucha menor proporción de personas ocupadas con jornada a tiempo parcial que en el conjunto de la economía. Así, mientras que en España el 14% de la población está trabajando a tiempo parcial en 2020, en el sector transporte en España esta proporción se reduce a la mitad (7,5%). Similarmente, en el caso de la Comunitat Valenciana, el porcentaje de empleo a tiempo parcial asciende al 16,1%, pero en el caso del transporte se reduce también a la mitad (8%).

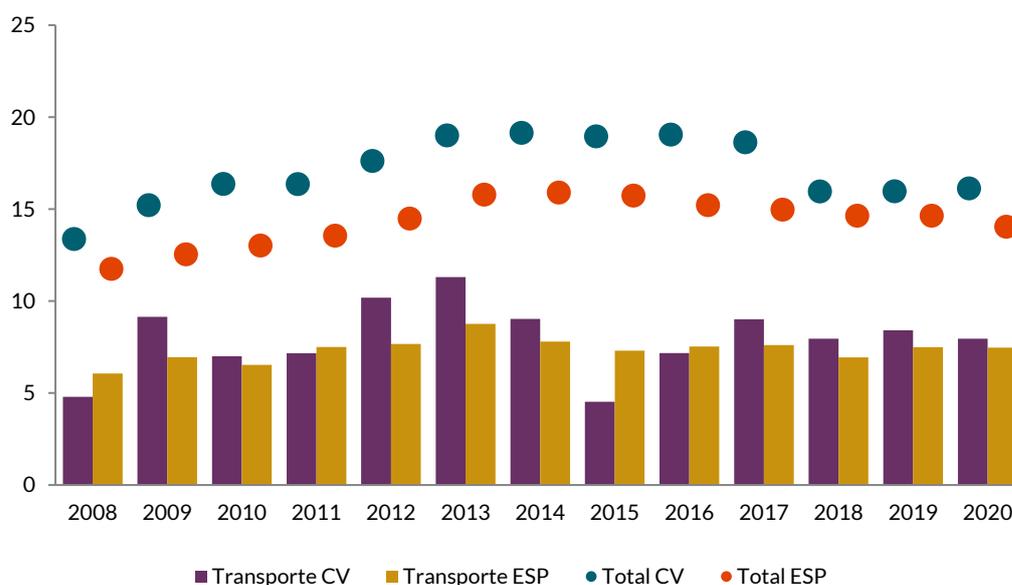
En lo que se refiere a la evolución de la temporalidad se observa un paulatino crecimiento del porcentaje de personas a tiempo parcial hasta 2013 en España. Desde ese momento comienza un paulatino descenso alcanzado el 7,5% de 2020.

En la Comunitat Valenciana la evolución es muy similar, con aumento del porcentaje de personas a tiempo parcial hasta 2013 alcanzando el 11,3%, aunque con un abrupto descenso en 2015 de 6,8 puntos porcentuales. A partir de ese momento se recupera hasta alcanzar la cifra del 8% de 2020.

Cabe señalar que los contratos a tiempo parcial no son necesariamente una característica negativa del empleo del sector si estos contratos son deseados por los trabajadores y no son impuestos por las circunstancias de precariedad laboral del sector.

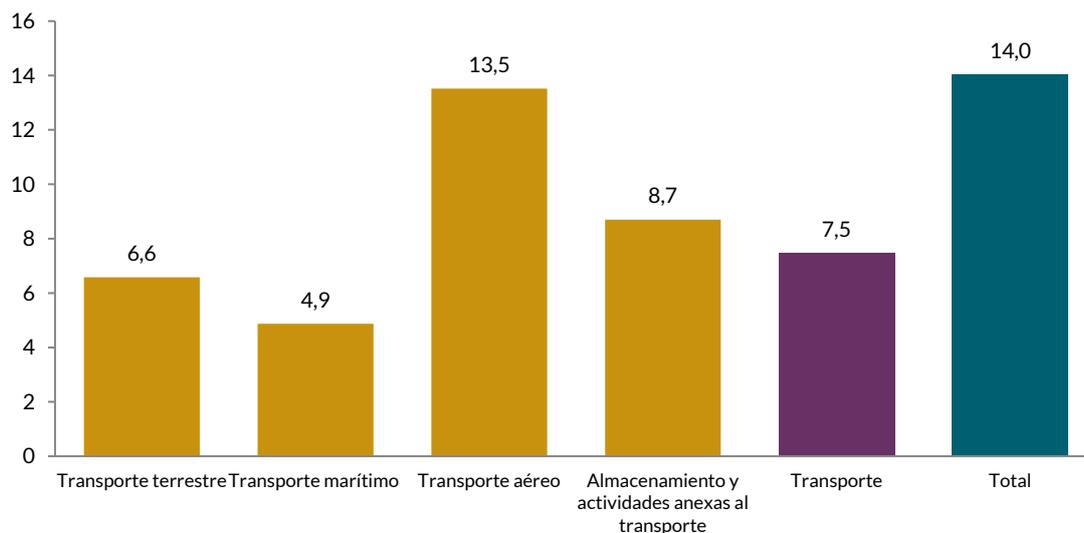
El **gráfico 12** representa los datos de este indicador para los diferentes subsectores del transporte para el caso de España. El gráfico permite observar que la situación en cuanto a población contratada a jornada parcial es bastante heterogénea en los diferentes subsectores y es debida a las características singulares de determinados subsectores. Así, los contratos a jornada parcial están mucho más extendidos en el transporte aéreo, en donde representan 6 puntos porcentuales más que en la medida del sector (13,5% frente al 7,5% del sector) y menos extendidos en el transporte marítimo, donde representa tan solo el 4,9% del total.

Gráfico 11. Evolución de la población ocupada con jornada parcial. C. Valenciana y España, 2008-2020 (porcentaje sobre el total de ocupados)



Fuente: INE (EPA) y elaboración propia.

Gráfico 12. Población ocupada con jornada parcial en el sector transporte. España, 2020 (porcentaje sobre el total de ocupados)



Fuente: INE (EPA) y elaboración propia.

¿Cuál es el nivel de cualificación del empleo en el sector transporte?

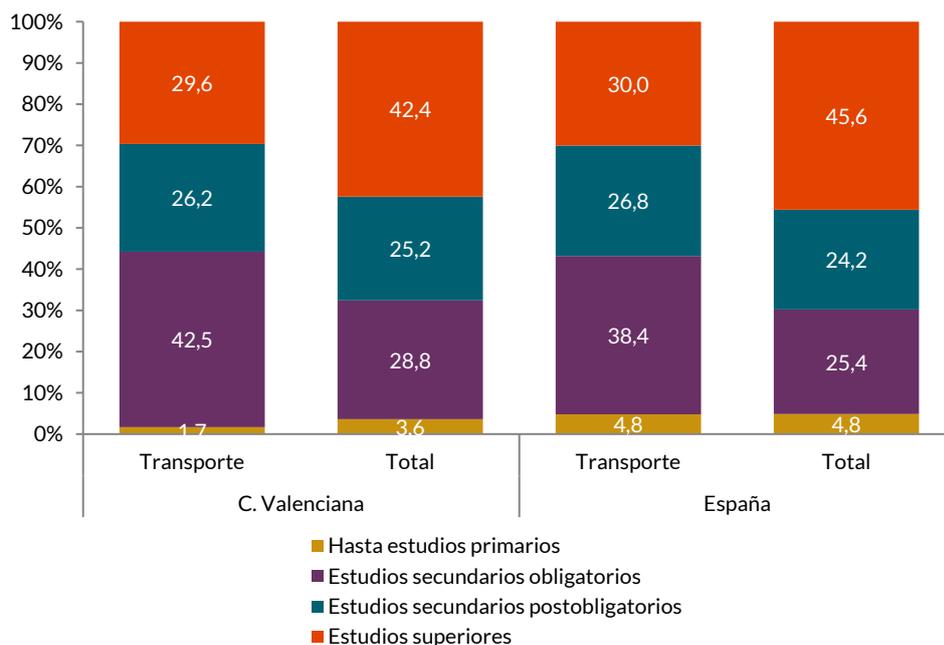
La evidencia empírica demuestra que los sectores económicos más intensivos en capital humano muestran mayores niveles de productividad, rentabilidad, competitividad o capacidad innovadora y exportadora. El **gráfico 13** representa la distribución de la población ocupada por nivel de estudios para el sector de transporte en la Comunitat Valenciana y España en el año 2020 y permite valorar la situación del sector en cuanto a nivel de capital humano de la población empleada en el sector.

Como puede observarse, en la Comunitat Valenciana solamente el 29,6% de los ocupados en el transporte han completado estudios superiores, frente al 42,4% del total de la economía valenciana. Esta menor intensidad en el uso del capital humano cualificado también sucede en el conjunto del país e incluso con mayor intensidad. En este caso solo el 30% de los ocupados en transporte en España han completado estudios superiores frente al 45,6% del total de la economía.

Por el contrario, el colectivo de ocupados con estudios secundarios obligatorios es el más numeroso en el sector de transporte (42,5% del total), 13,7 puntos porcentuales más que en el conjunto de la economía (28,8%). Este rasgo es muy similar en el caso del conjunto de la economía española, en donde el colectivo con estudios secundarios obligatorios en el transporte también representa 13 puntos porcentuales más que en el conjunto de la economía (38,4% frente al 25,4% del total de la economía española).

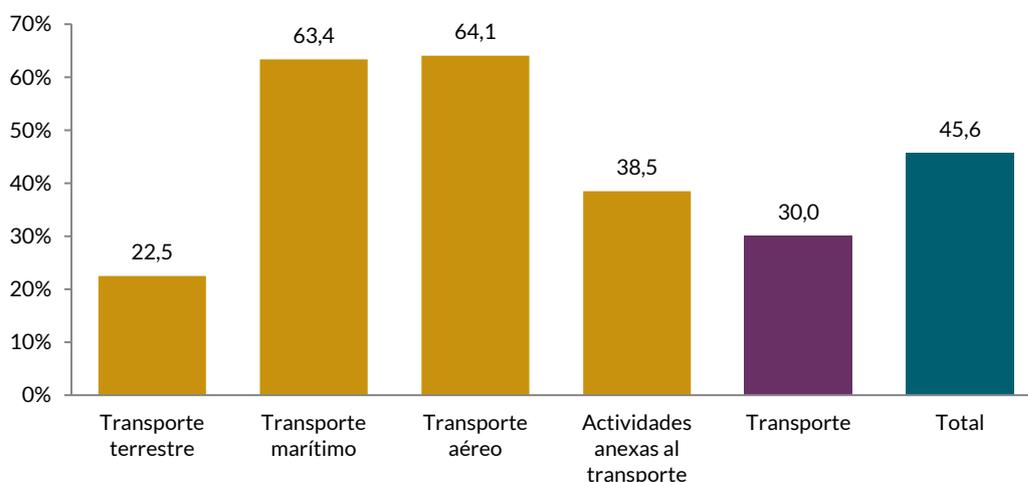
El **gráfico 14** representa, para el conjunto de España, el porcentaje de población ocupada con estudios superiores para los diferentes subsectores del transporte. El gráfico permite observar que el porcentaje de ocupados con estudios universitarios es bastante heterogéneo en los diferentes subsectores. Así, destacan los altos niveles de cualificación en los subsectores de transporte marítimo y en el aéreo, con porcentajes que superan alrededor de 34 puntos porcentuales más que en la media del sector. Por el contrario, destaca el menor nivel de cualificación de la población ocupada en el subsector de transporte terrestre, en donde solo el 22,5% de los ocupados tiene completados los estudios superiores.

Gráfico 13. Distribución de la población ocupada por nivel de estudios. C. Valenciana y España, 2020 (porcentaje)



Fuente: INE (EPA) y elaboración propia.

Gráfico 14. Población ocupada con estudios superiores en el sector transporte. España, 2020 (porcentaje)



Fuente: INE (EPA) y elaboración propia.

¿Es acorde el nivel de cualificación del empleo con las ocupaciones desempeñadas?

Este bajo nivel de formación de la población ocupada en el sector transporte está relacionado con las menores necesidades de capital humano de las tareas realizadas. En este sentido el **gráfico 15** muestra la distribución de la

población ocupada por tipo de ocupación en el sector de transporte y en el conjunto de la economía.

Como puede observarse, en la Comunitat Valenciana solo el 9,1% de la población ocupada en el sector transporte realiza ocupaciones altamente cualificadas, frente al 32,3% en el total de la economía. Un dato muy similar al del conjunto de España, en donde los empleados en

ocupaciones altamente cualificadas representan el 11,4% frente al 34,7% del conjunto de la economía.

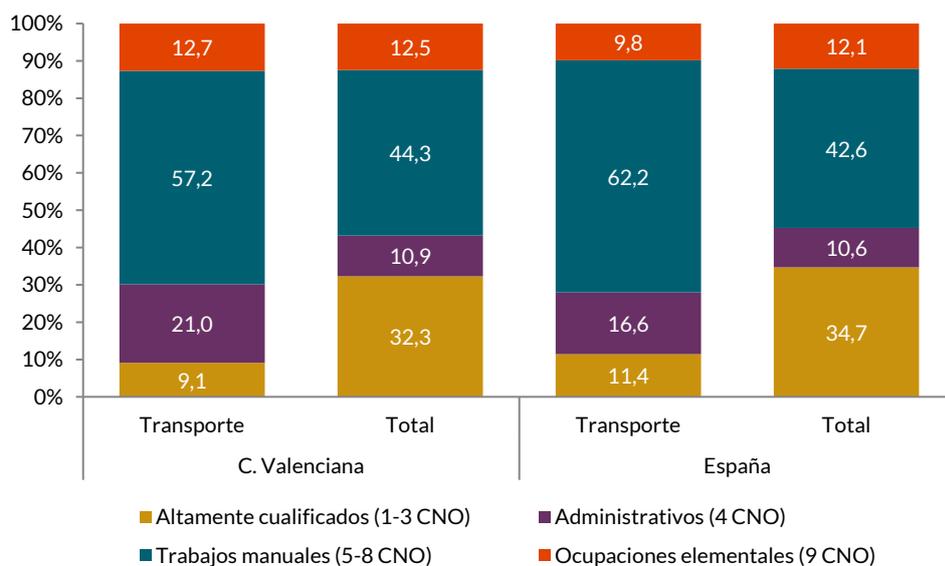
El **gráfico 16** pone en relación la información presentada en los gráficos anteriores y se observa que la proporción de ocupados con estudios superiores en el sector de transporte en la Comunitat Valenciana (29,6%) es mucho mayor que el porcentaje de trabajadores en ocupaciones altamente cualificadas de nivel 1-3 (9,1%), circunstancia que refleja la existencia de un 20,5% de ocupados sobre cualificados en tanto que son personas con formación superior que están desempeñando tareas de calificación media (nivel 4), baja (niveles 5-8) o incluso en ocupaciones elementales (nivel 9).

Esta brecha entre el nivel de formación del sector y ocupaciones realizadas también se da en el conjunto del país. En este caso la población con estudios superiores (29,6%) también es mucho mayor que el porcentaje de trabajadores en ocupaciones altamente cualificadas de nivel 1-3 (11,4%).

Esta escasa alineación entre nivel de formación del sector y tipo de ocupación desaparece cuando en lugar de considerar solamente los altamente cualificados, se consideran también las ocupaciones de calificaciones alta y media. Como puede observarse, el porcentaje de ocupados con estudios superiores en la Comunitat Valenciana (29,6%) es muy similar a los empleados en ocupaciones alta y media (30,2%). Similarmente en el conjunto de España, los ocupados con estudios superiores representan el 30% y los empleados con ocupaciones con nivel de calificación alta y medio (niveles 1-4) representan el 28%.

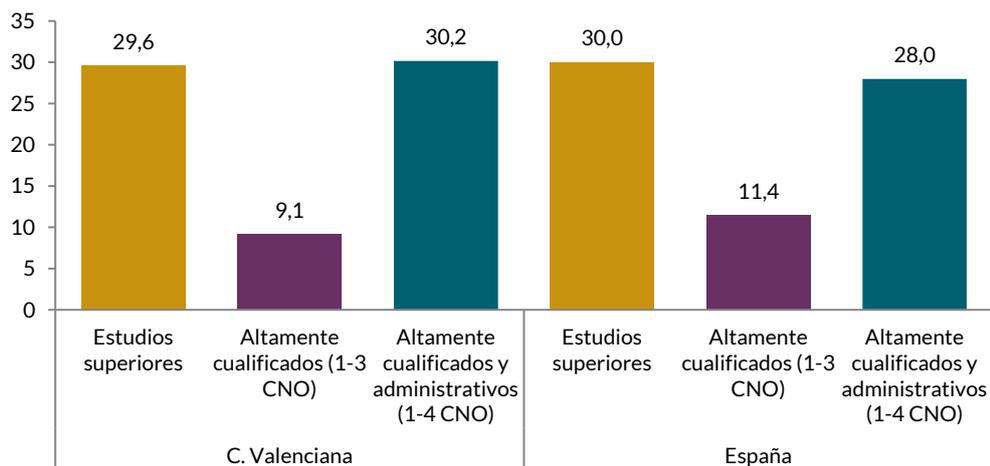
En conclusión, el sector transporte en la Comunitat Valenciana y España se caracteriza por tener una población ocupada con menor nivel de formación que el conjunto de la población ocupada y desempeña unas ocupaciones con niveles de formación requerida muy inferiores al del conjunto de sectores de la economía. En consecuencia, el nivel de sobrecualificación del empleo es también superior al del conjunto de los ocupados.

Gráfico 15. Distribución de la población ocupada por tipo de ocupación. C. Valenciana y España, 2020 (porcentaje)



Fuente: INE (EPA) y elaboración propia.

Gráfico 16. Comparación entre la población ocupada con estudios superiores y por tipo de ocupación en el sector transporte. C. Valenciana y España, 2020 (porcentaje)



Fuente: INE (EPA) y elaboración propia.

2.3. Las empresas de transporte

En esta radiografía del sector no puede faltar un análisis de la demografía empresarial. Los impactos del COVID-19 no son iguales en sectores integrados por pocas empresas de gran tamaño altamente competitivas que en aquellos integrados por gran número de empresas con bajos niveles de competitividad. Esta sección revisa todos estos aspectos, descendiendo cuando la información lo permita a nivel de subsector, pues ya se han comprobado las enormes diferencias existentes en los diferentes subsectores que se traducen en diferencias en cuanto a VAB, empleo o calidad del empleo.

¿Cuántas empresas hay en el sector transporte?

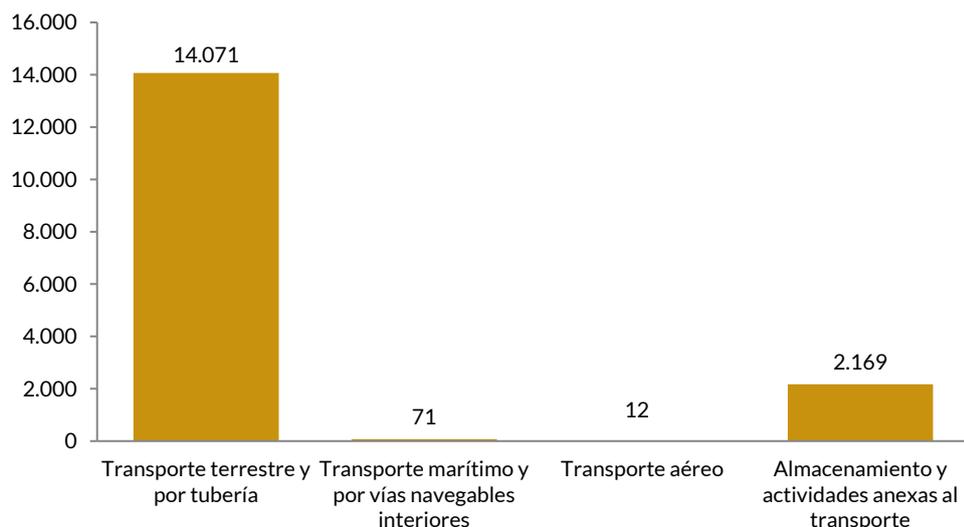
La economía valenciana contaba en 2020 con 370.645 empresas, de las que 16.323 empresas (el 4,4% del total) corresponden al sector transporte. Se trata de un sector integrado por subsectores con enormes diferencias de demografía empresarial, donde predominan las empresas de transporte terrestre (**gráfico 17**). El transporte terrestre, con 14.071 empresas, concentra al 86,2% del total de empresas del sector. A gran distancia le siguen las actividades de almacenamiento y actividades anexas al transporte que concentran 2.169 empresas, el 13,3% del total

de empresas del sector. Por el contrario, tan solo hay 71 empresas de transporte marítimo y por vías navegables interiores (0,4%) y 12 empresas de transporte aéreo (0,1% del total). Asimismo, cabe destacar que dentro del transporte terrestre predominan las empresas de transporte de mercancías por carretera que con 9.481 empresas en 2020 representaban el 58,1 % del total de empresas de transporte, mientras que existen 4.584 empresas de transporte terrestre de pasajeros, el 28,1% del total.

¿Cómo ha evolucionado el número de empresas del sector?

En términos de evolución del sector se observa una notable disminución de las empresas del sector que, aunque comienza en 2009, es mucho más acusada en 2014 (**gráfico 18**). Durante el periodo analizado el número de empresas se reduce en 7.216 empresas (un 30,7%). Esta reducción se debe principalmente a la desaparición de 6.940 empresas de transporte terrestre, pues los otros subsectores, aunque experimenten variaciones porcentuales importantes, son cuantitativamente mucho menos importantes. Así, el transporte marítimo aumenta en 34 empresas y en el transporte aéreo se reducen en 8 el número empresas, lo que representa un descenso del 40%.

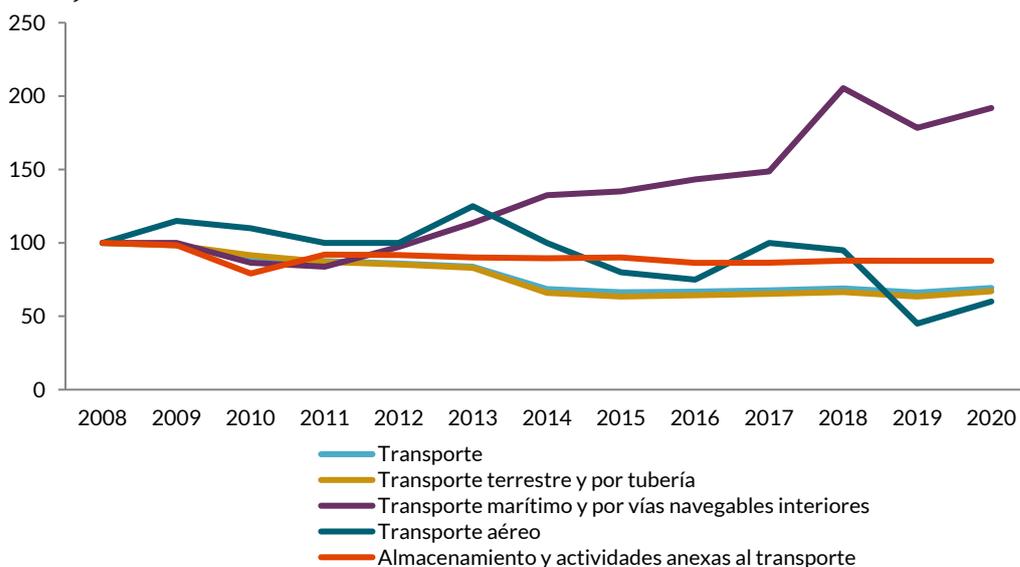
Gráfico 17. Empresas del sector transporte. C. Valenciana, 2020 (número)



Nota: Datos a 1 de enero.

Fuente: INE (DIRCE) y elaboración propia.

Gráfico 18. Evolución del número de empresas del sector transporte. C. Valenciana, 2008-2020 (2008=100)



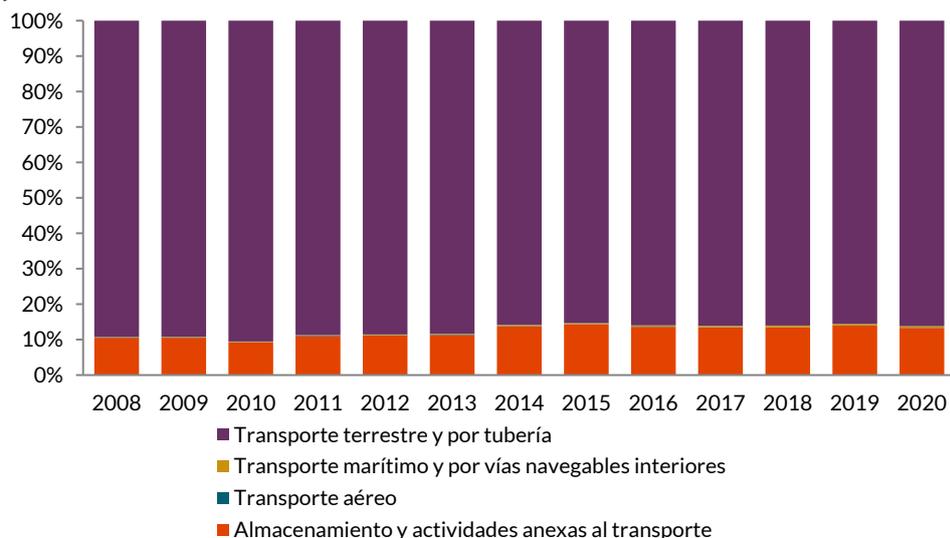
Nota: Datos a 1 de enero de cada año. La definición de empresa cambia para los años 2019 y siguientes.

Fuente: INE (DIRCE) y elaboración propia.

Como se advierte en el **gráfico 19** esta evolución tan dispar no supone cambios significativos en las cuotas que las empresas de cada subsector de transporte representan en el total de empresas de transporte, aunque sí se reduce ligeramente el porcentaje que representan las empresas de transporte terrestre, que pasan de

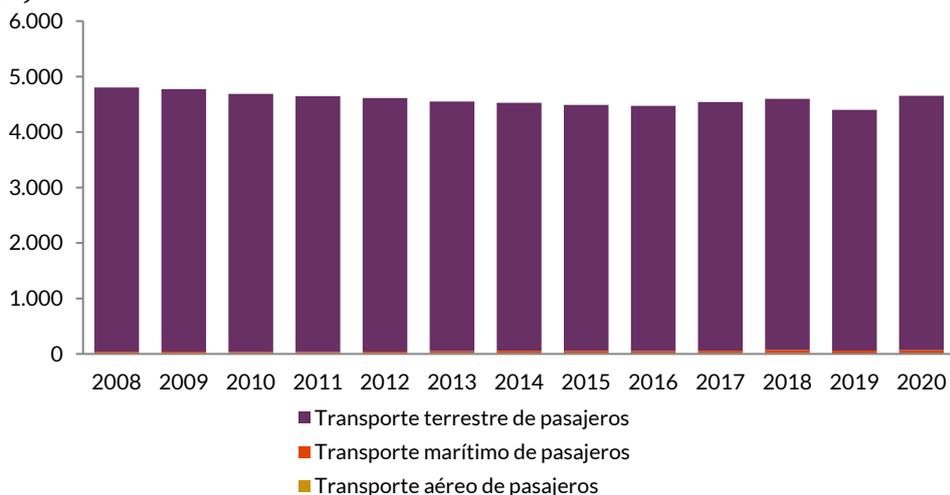
suponer el 89,3% en 2008 al 86,2% en 2020 y aumenta la cuota de almacenamiento y actividades anexas, que pasa de representar el 10,5% al 13,3% en el último año a pesar de haber experimentado una reducción en su número.

Gráfico 19. Distribución de las empresas del sector transporte. C. Valenciana, 2008-2020 (porcentaje)



Nota: Datos a 1 de enero de cada año. La definición de empresa cambia para los años 2019 y siguientes.
Fuente: INE (DIRCE) y elaboración propia.

Gráfico 20. Evolución de las empresas de transporte de pasajeros. C. Valenciana, 2008-2020 (número)



Nota: Datos a 1 de enero de cada año. La definición de empresa cambia para los años 2019 y siguientes.
Fuente: INE (DIRCE) y elaboración propia.

¿Cómo ha evolucionado el número de empresas que se dedican al transporte de pasajeros?

En 2020 en la Comunitat Valenciana había 4.653 empresas dedicadas al transporte de pasajeros, el 28,5% del total del sector transporte. Como puede apreciarse en el **gráfico 20** el

número de empresas apenas ha variado, experimentando un retroceso de solo el -3,1%. El gráfico también permite apreciar el enorme predominio de las empresas que se dedican al transporte terrestre de pasajeros, mayoritariamente por carretera.¹ En 2020 estaban censadas 4.584

¹ Tan solo existe una empresa de transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril, el resto corresponde a transporte por carretera.

empresas, es decir, el 98,5% del total de empresas dedicadas al transporte de pasajeros.

Por el contrario, las empresas de otras tipologías de transporte de pasajeros son muy minoritarias, existiendo tan solo 61 empresas de transporte marítimo de pasajeros (el 1,3% del total de empresas de transporte de pasajeros), y 8 empresas de transporte aéreo de pasajeros (el 0,17% del total de empresas de transporte de pasajeros).

Aunque cuantitativamente, en términos de demografía empresarial, el modo de transporte de pasajero marítimo apenas represente el 1,3% del total de empresas, se trata de un colectivo de empresas de transporte de pasajeros que ha aumentado, pasando de 30 empresas en 2008 a 61 empresas en 2020 (un aumento del 103,3%). Por el contrario, el colectivo de empresas de transporte aéreo de pasajeros se ha reducido en una empresa, de 9 en 2008 a 8 empresas en 2020, (una reducción del -11,1%).

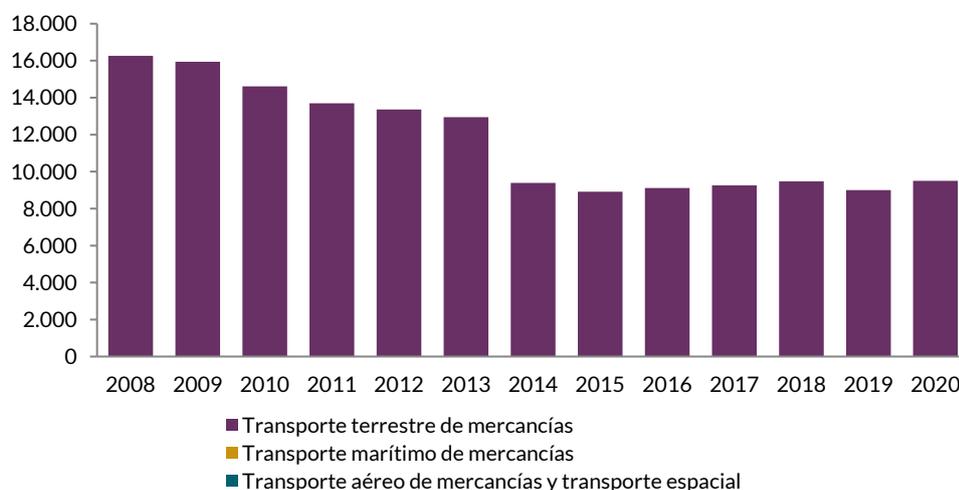
¿Cómo ha variado el número de empresas que se dedican al transporte de mercancías?

El colectivo de empresas dedicadas al transporte de mercancías es el más numeroso del sector. En la Comunitat Valenciana había 9.501 empresas en 2020, el 58,2% de empresas del

sector. Al igual que sucede con las empresas de transporte de pasajeros, dentro de este modo de transporte, también predominan las empresas de transporte terrestre por carretera. En 2020 había 9.481 empresas de transporte de mercancías por carretera, lo que representa el 58,1% de total del sector y el 99,1% del total de empresas de transporte de mercancías. Por el contrario, tan solo existen 6 empresas de transporte de mercancías por ferrocarril, 10 empresas de transporte marítimo de mercancías y 4 empresas de transporte aéreo de mercancías.

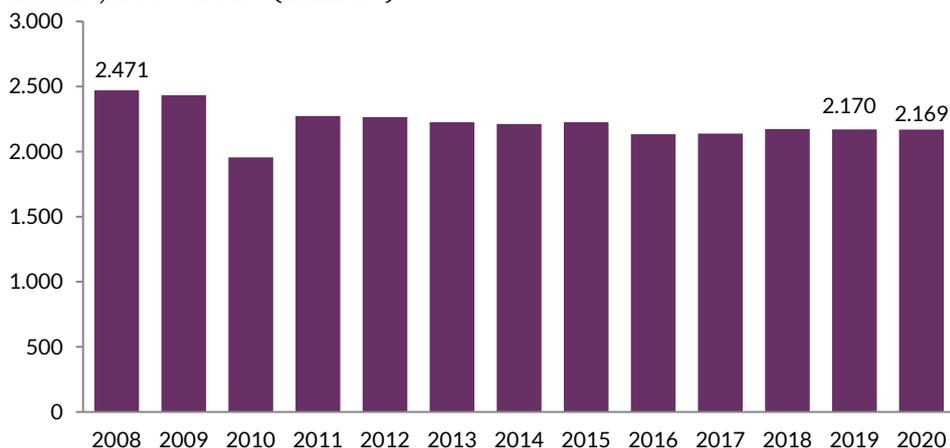
Como puede advertirse en el **gráfico 21**, a lo largo del periodo analizado, el número de empresas de transporte de mercancías se ha reducido un -41,6%, pasando de las 16.246 empresas existentes en el año 2008 a las 9.501 actuales. Esta evolución tan negativa del agregado de empresas de transporte por mercancías esconde una realidad muy diversa en cuanto a tipos de transporte. Así, mientras que el número de empresas de transporte marítimo de mercancías aumenta un 42,9% (pasando de 7 a 10 empresas), el de transporte aéreo de mercancías desciende un -63,6% (pasando de 11 a 4 empresas). Finalmente, el grupo de empresas más numeroso y que condiciona la evolución total del sector, las de transporte terrestre de mercancías, retrocede un -41,6% (pasando de 16.246 a 9.481 empresas).

Gráfico 21. Evolución de las empresas de transporte de mercancías. C. Valenciana, 2008-2020 (número)



Nota: Datos a 1 de enero de cada año. La definición de empresa cambia para los años 2019 y siguientes.
Fuente: INE (DIRCE) y elaboración propia.

Gráfico 22. Evolución de las empresas de almacenamiento y actividades anexas al transporte. C. Valenciana, 2008-2020 (número)



Nota: Datos a 1 de enero de cada año. La definición de empresa cambia para los años 2019 y siguientes.
Fuente: INE (DIRCE) y elaboración propia.

¿Y las que se dedican al almacenamiento y actividades anexas al transporte?

El colectivo de empresas de almacenamiento y actividades anexas al transporte es, después de las dedicadas al transporte terrestre, el más numeroso en el sector de transporte. En 2020 en la Comunitat Valenciana había 2.169 empresas, representando el 13,3% del total del sector transporte. Dentro de este colectivo predominan las empresas de actividades anexas (1.991 empresas), mientras que las que se dedican al depósito y almacenamiento de mercancías son menos numerosas (178 empresas). Como puede apreciarse en el **gráfico 22** el número de empresas ha experimentado un retroceso importante. En conjunto a lo largo del periodo este retroceso de 302 empresas (-12,2%).

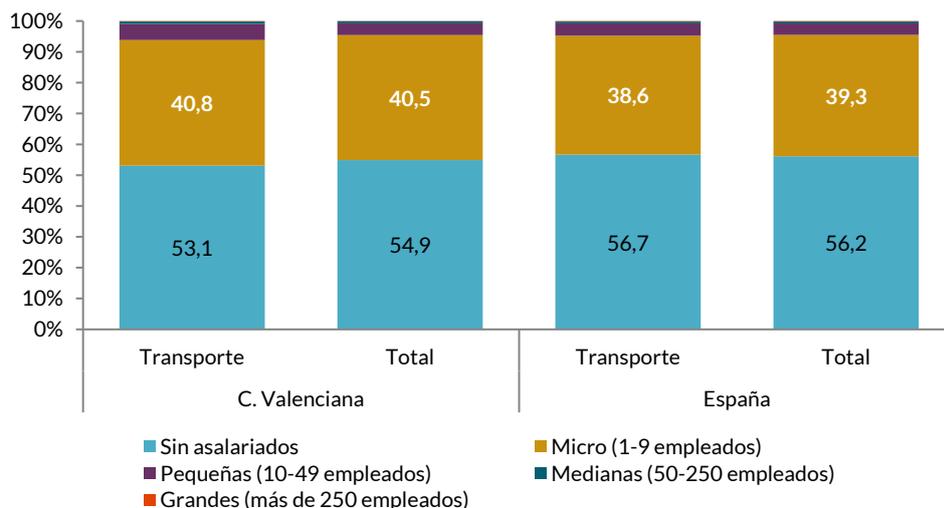
¿De qué tamaño son las empresas que conforman el sector de transporte en la Comunitat Valenciana?

El tamaño de las empresas integrantes de los sectores económicos es un factor determinante, no solo de la capacidad de resistencia del sector para hacer frente a los embates de las crisis económicas, sino también de aspectos como su capacidad de adaptación a los cambios, de su dinamismo para introducir innovaciones o de su capacidad exportadora.

En el 2020 el 53,1% de las empresas del sector de transporte valenciano son empresas sin asalariados y el 40,8% son microempresas (de 1 a 9 asalariados). Estas dos tipologías de empresas concentran el 93,9% del total de empresas. Esta atomización del sector no es, sin embargo, muy diferente del resto de sectores de la Comunitat Valenciana, en donde estas empresas de reducido tamaño representan el 95,4% del total (**gráfico 23**).

Le siguen en importancia las pequeñas empresas (de 10 a 49 asalariados), con un peso del 5,2%, un peso 10 veces menor que las empresas sin asalariados y 8 veces inferior al de las microempresas. Esta distribución se traduce en una estructura empresarial en la que dominan las pymes de menos de 50 trabajadores (que representan el 99,1% del total) junto a una baja presencia de medianas empresas (0,8%) o de grandes empresas (0,1%). De hecho, en 2020 tan solo 24 empresas de las 16.323 empresas de transporte de la Comunitat Valenciana tienen más de 250 empleados, el 0,15% del total.

Gráfico 23. Distribución del número de empresas por estratos de asalariados. C. Valenciana y España, 2020 (porcentaje)



Nota: Datos a 1 de enero.

Fuente: INE (DIRCE) y elaboración propia.

Como se puede apreciar en el gráfico los tres grupos de empresas de menos de 50 trabajadores del sector de transporte de la Comunitat Valenciana representan el 99,1% del total, un porcentaje muy similar al 99,3% que representan en el total de la Comunitat Valenciana. Similarmente, las empresas medianas y grandes en el transporte de la Comunitat Valenciana representan el 0,9%, frente al 0,7% que representan en el total de la Comunitat Valenciana.

Las comparaciones del sector del transporte valenciano con el del conjunto de España revelan que la tipología empresarial de la Comunitat Valenciana es muy similar a la de España. En ambos casos las pequeñas empresas de menos de 50 trabajadores representan alrededor del 99% del total de empresas del sector y las empresas de más de 250 (grandes empresas) el 0,14% del total.

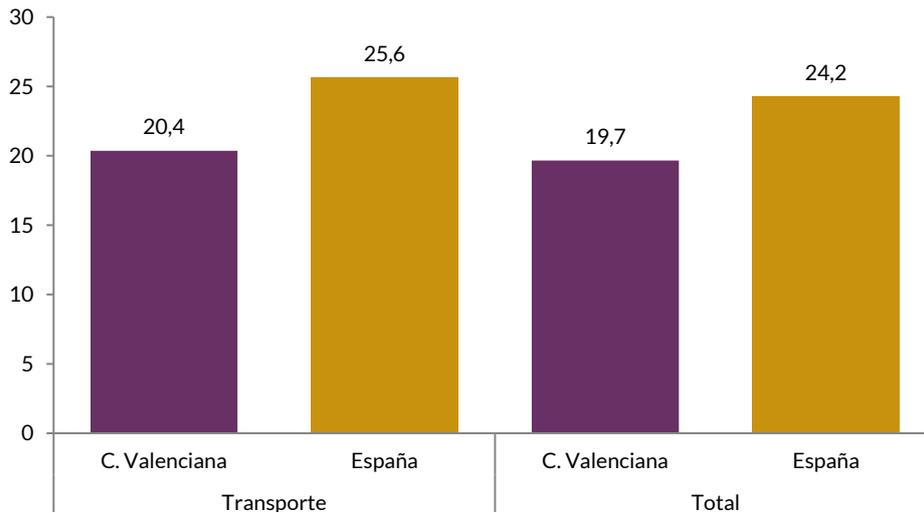
Esta distribución de las empresas queda patente en un tamaño medio de las empresas valencianas de transporte muy reducido (20,4 empleados por empresa), similar al promedio del conjunto de la Comunitat Valenciana (19,7 empleados por empresa), pero significativamente inferior al tamaño promedio de las empresas de transporte de la economía española (25,6 empleados por empresa) o del conjunto de

las empresas en España, situado en 24,2 empleados por empresa (**gráfico 24**).

La heterogeneidad de los subsectores del sector transporte también se da en términos de tamaño empresarial. El **gráfico 25** muestra la diferente distribución de las empresas por estratos de asalariados por subsector transporte (panel a) y tipos de transporte (panel b). En general se observa que el mensaje de atomización del sector a nivel agregado no se mantiene en determinados tipos de transporte como el aéreo. En efecto, el subsector transporte marítimo y de transporte terrestre son los más atomizados, con alrededor de un 95% de empresas sin asalariados. Por el contrario, en el sector de transporte aéreo las empresas sin asalariados y microempresas representan el 75%, casi 20 puntos menos que en el sector de transporte marítimo o en el terrestre, mientras que las empresas grandes de transporte aéreo representan un 8,3% del total de empresas del sector.

Cuando se revisa la distribución de las empresas por medio de transporte (panel b), se observa que el grupo de empresas que se dedican al transporte de pasajeros es el más atomizado, con un 98,1% de empresas sin asalariados o microempresas y solo un 0,5 de grandes empresas.

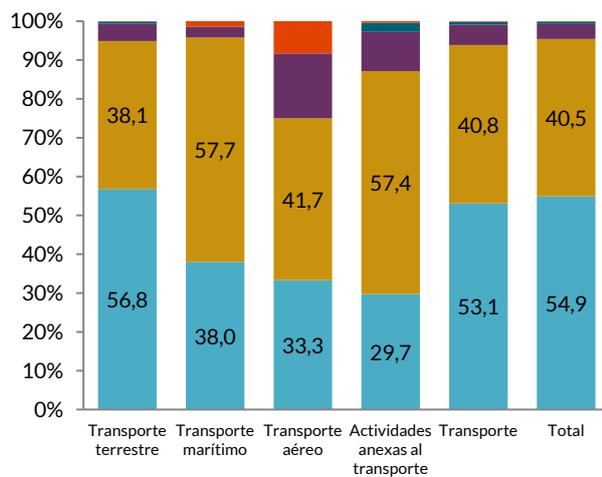
Gráfico 24. Tamaño medio de las empresas. C. Valenciana y España, 2019 (número de empleados por empresa)



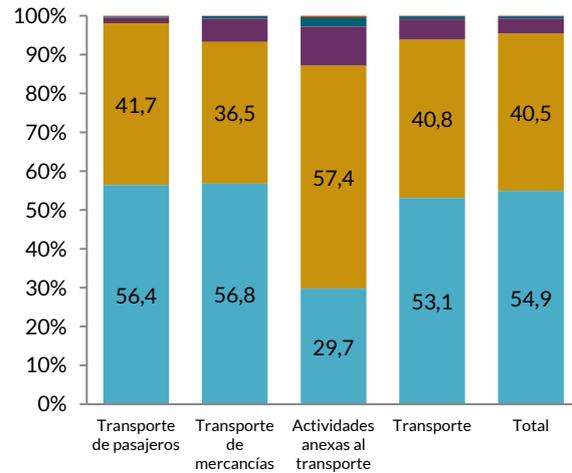
Fuente: SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

Gráfico 25. Distribución del número de empresas por estratos de asalariados. C. Valenciana, 2020 (porcentaje)

a) Por subsectores



b) Por tipos de transporte



■ Sin asalariados ■ Micro (1-9 empleados)
■ Pequeñas (10-49 empleados) ■ Medianas (50-250 empleados)
■ Grandes (más de 250 empleados)

Nota: Datos a 1 de enero.

Fuente: INE (DIRCE) y elaboración propia.

Cuadro 2. Tamaño medio de las empresas. C. Valenciana, 2019 (número de empleados por empresa)

a) Según subsector

Sectores de actividad	C. Valenciana	España
Transporte terrestre	17,7	20,4
Transporte marítimo	48,0	49,6
Transporte aéreo	367,8	534,2
Actividades anexas al transporte	24,7	36,8
Transporte	20,0	25,4

b) Según tipo de transporte

Sectores de actividad	C. Valenciana	España
Transporte terrestre de pasajeros	36,9	49,0
Transporte terrestre de mercancías	15,3	15,3
Transporte marítimo de pasajeros	87,2	30,8
Transporte marítimo de mercancías	12,2	28,7
Transporte aéreo de pasajeros	488,3	774,9
Transporte aéreo de mercancías y transporte espacial	6,0	52,7
Actividades anexas al transporte	24,7	36,8
Transporte	20,0	25,4
Total	19,7	24,2

Fuente: SABI (*Bureau van Dijk*) y elaboración propia.

El **cuadro 2** presenta el tamaño medio de las empresas en el sector agregado y en los diferentes subsectores. Como no podía ser de otra manera, los datos de tamaño medio de las empresas reflejan la distribución por tamaños antes mencionada. Así, a nivel de subsector (panel a), todos los subsectores de transporte de la Comunidad Valenciana muestran tamaños medios inferiores a sus homólogos en España. Por término medio, las empresas de menor tamaño son las de transporte terrestre (17,7 empleados por empresa), seguidas de las de actividades anexas al transporte (24,7 empleados por empresa) y las de mayor tamaño son las de transporte aéreo (367,8 empleados por empresa). Cuando el análisis se hace por tipos de transporte (panel b) se observa que en general las empresas de pasajeros tienen un tamaño medio superior que las de mercancías. Asimismo, se observa que el elevado tamaño medio de las empresas de transporte aéreo solo se da en las de pasajeros (488,3 empleados por empresa).

En general, se puede concluir que, por las características del tipo de transporte, el colectivo de empresas de transporte terrestre, especialmente el de mercancías, es el más atomizado. Por el contrario, los datos parecen revelar la existencia de un determinado «tamaño mínimo» necesario para poder operar en condiciones económicamente viables en el sector de transporte aéreo, hecho que explica la mayor presencia de empresas medianas y grandes en este subsector. Circunstancia que también se produce, aunque en menor medida, en el colectivo de empresas dedicadas a las actividades anexas al transporte.

3. LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR TRANSPORTE Y SUS RESULTADOS

A grandes rasgos la competitividad de una empresa o sector se refiere a la capacidad de producir un bien o prestar un servicio con la misma calidad, pero a menor coste que los competidores. Alternativamente, se puede referir a la capacidad de producir un bien o prestar un servicio al mismo coste, pero con mayor calidad que los competidores.

La medición de la competitividad empresarial es una tarea compleja, y una forma de hacerla es analizarla en base a los resultados económico-financieros que obtienen las empresas, pues es de esperar que aquellas que cuenten con ventajas competitivas obtengan mejores resultados a costa de las empresas menos competitivas.

Para medir el grado de competitividad del sector utilizaremos el indicador de competitividad del Observatorio GECE (índice GECEcomp) que contempla los resultados que cada empresa presenta, en comparación con su sector a nivel nacional en aspectos como la rentabilidad, la solvencia, la capacidad de generación de cash-flow y la productividad.

En esta sección, partiendo del análisis de la estructura empresarial del sector de transporte de la Comunitat Valenciana y España se presta atención al nivel de competitividad de las empresas del sector y a la distribución de empresas según su contribución al VAB y al empleo en términos por niveles de competitividad y tamaño empresarial. Tras caracterizar la estructura empresarial del sector en términos de competitividad se comprobará si esta condiciona los resultados de las empresas del sector en términos de rentabilidad, productividad, solvencia o endeudamiento.

¿Es competitivo el sector transporte valenciano?

El **gráfico 26** presenta la distribución del VAB por nivel de competitividad de las empresas en términos del índice de competitividad antes mencionado.² Como puede observarse, en el sector transporte de la Comunitat Valenciana, tan solo el 61,8% del VAB se concentra en empresas de alta y media-alta competitividad, frente al 77,3% del conjunto de la economía valenciana. Por el contrario, en el sector transporte en España, el porcentaje de VAB generado

² Las empresas altamente competitivas son aquellas que se sitúan entre el 25% mejor de su sector a nivel nacional en un conjunto de indicadores de competitividad, las de

competitividad media alta las que se sitúan entre el 25-50%, las de media baja entre 50-75% y las de competitividad baja las que se sitúan en el último cuartil.

por las empresas de alta y media-alta competitividad es del 81,7%. Este aspecto, unido al déficit de tamaño empresarial anteriormente comentado, constituye un importante freno para el avance de la competitividad del sector en la Comunitat Valenciana.

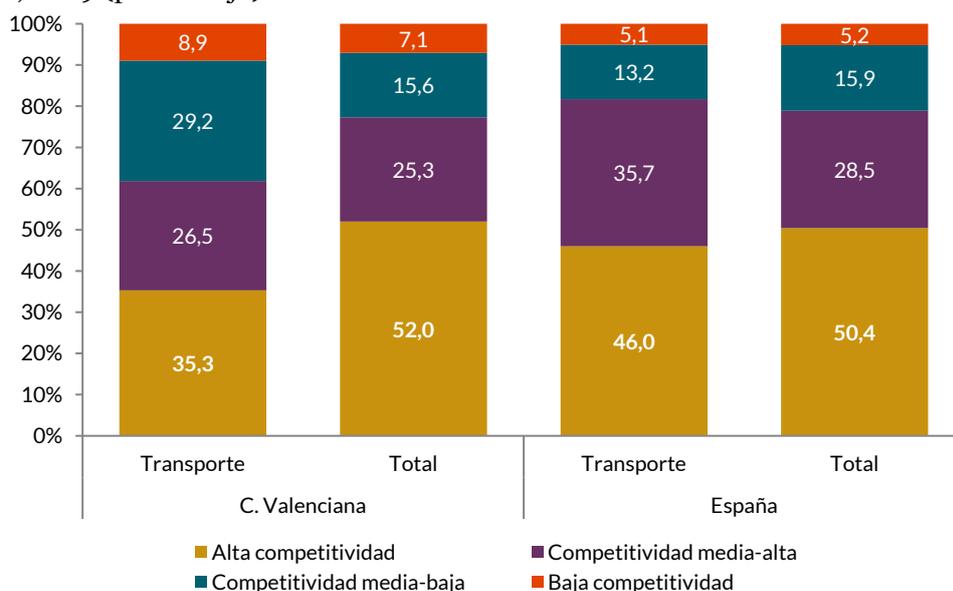
En el sector de transporte en la Comunitat Valenciana las empresas altamente competitivas generan el 35,3%, un porcentaje agregado reducido pero que además esconde realidades muy diferentes a nivel de subsector.

El **gráfico 27** muestra que en el subsector de transporte marítimo (40,1%) y las de almacenamiento y actividades anexas (40,5%) las empresas altamente competitivas concentran una proporción más alta de VAB. Por el contrario, la situación es más negativa en el caso del transporte aéreo, donde solo el 0,8% del VAB es generado por las empresas altamente competitivas y el 98,7% es generado por empresas de competitividad media baja. En general, el sector transporte de la Comunitat Valenciana adolece de un menor porcentaje de VAB generado en empresas altamente competitivas, rasgo que se da de forma especialmente intensa en el caso de las empresas de transporte aéreo.

El **gráfico 28** presenta la distribución del VAB por tamaños de empresa y puede advertirse, en línea con la información presentada en el Gráfico, el menor tamaño empresarial de las empresas valencianas, hecho que lastra su competitividad. En la Comunitat Valenciana tan solo el 43% del VAB del transporte es generado por las grandes empresas, frente al 44,4% del conjunto de la economía valenciana o el 62% de las empresas de transporte del conjunto del país. Por tanto, en la Comunitat Valenciana las empresas grandes importan menos que en España en el conjunto de la economía en general y mucho menos en el sector de transporte.

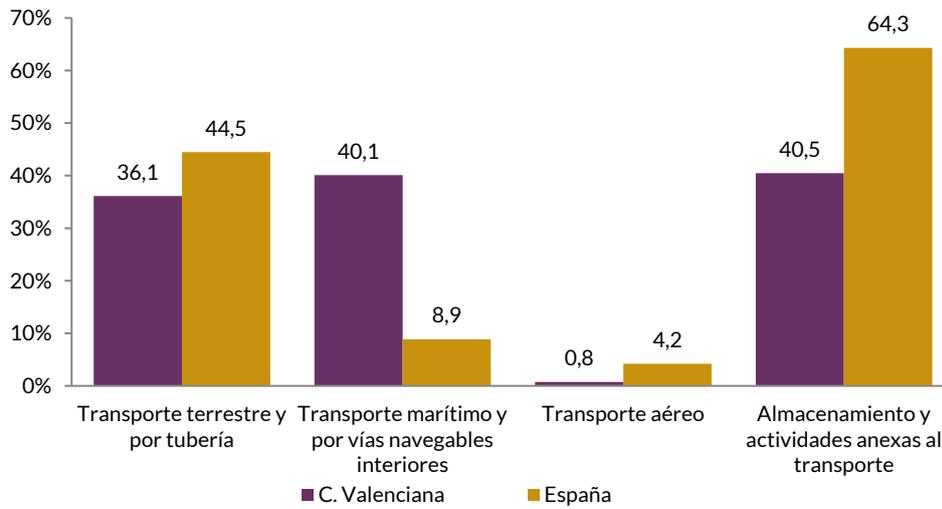
Las grandes empresas de transporte en la Comunitat Valenciana representan menor porcentaje de VAB (43%) que en el conjunto de España (62%), pero la situación es muy diferente cuando se analizan los datos por subsectores de transporte (**gráfico 29**). Esta circunstancia es especialmente acusada en el caso del transporte terrestre (14,7%). En general, el sector transporte de la Comunitat Valenciana adolece de un porcentaje similar de VAB generado por las empresas grandes, una característica que se da con mayor intensidad en las de transporte marítimo y con menor en las de transporte terrestre.

Gráfico 26. Distribución del VAB por nivel de competitividad de la empresa. C. Valenciana y España, 2019 (porcentaje)



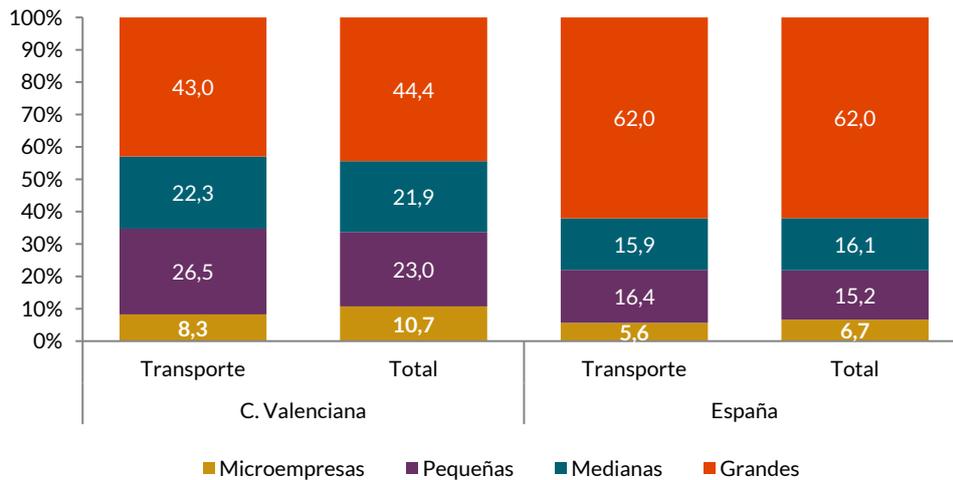
Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

Gráfico 27. VAB generado en empresas altamente competitivas por tipos de transporte. C. Valenciana y España, 2019 (porcentaje)



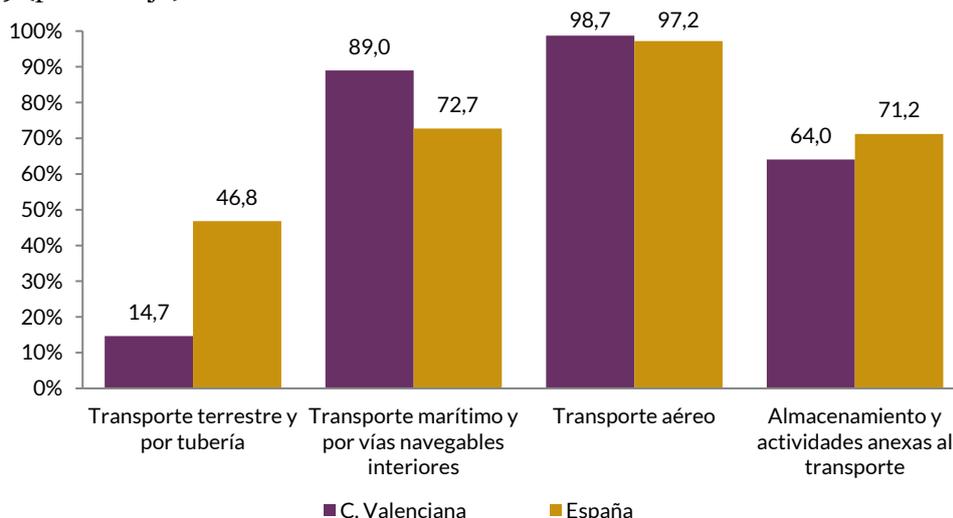
Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

Gráfico 28. Distribución del VAB por tamaño de empresa. C. Valenciana y España, 2019 (porcentaje)



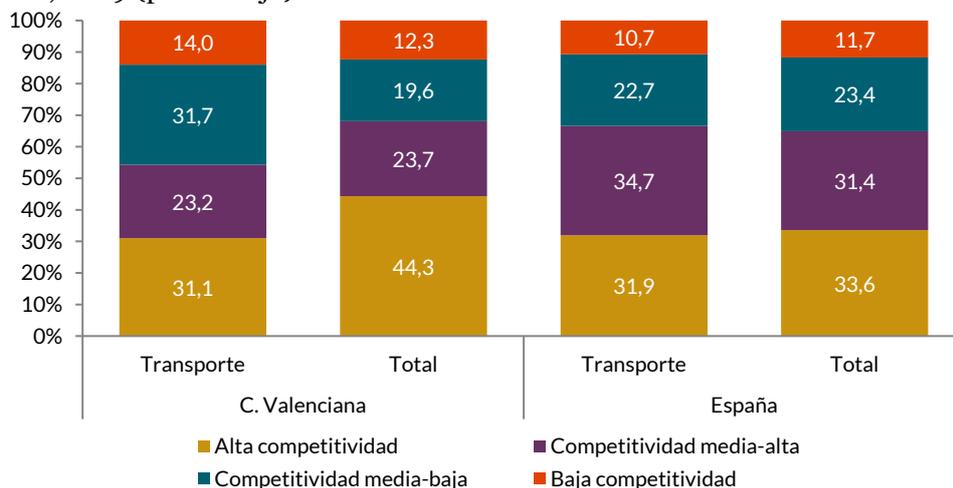
Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

Gráfico 29. VAB generado en empresas grandes por tipos de transporte. C. Valenciana y España, 2019 (porcentaje)



Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

Gráfico 30. Distribución del empleo por nivel de competitividad de la empresa. C. Valenciana y España, 2019 (porcentaje)

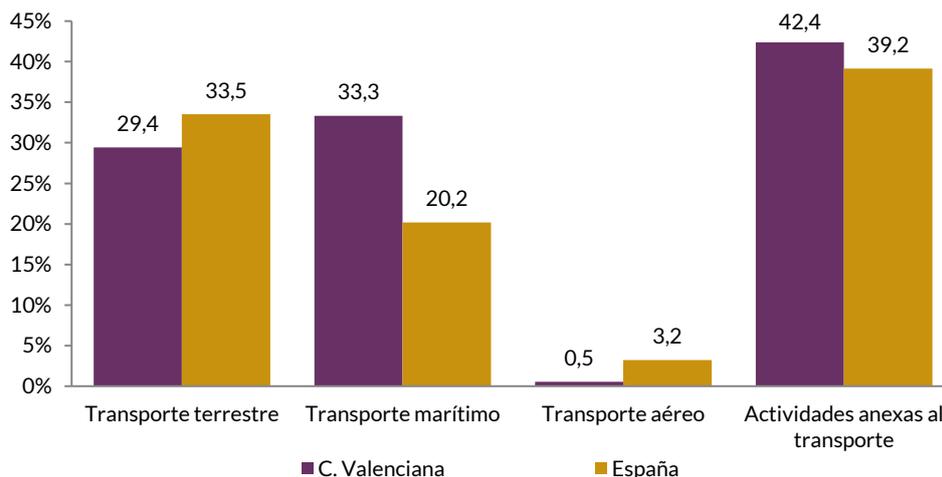


Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

La situación en términos de empleo es muy similar a la existente en términos de VAB. El **gráfico 30** muestra que en el sector transporte, tan solo el 54,3% del empleo se concentra en empresas de alta y media-alta competitividad, frente al 68% del conjunto de la economía valenciana. Por el contrario, en el sector transporte en España, el porcentaje de empleo generado por las empresas de alta y media-alta competitividad es del 66,6%. El hecho de que las grandes empresas representen un porcentaje menor en términos de empleo que en términos de VAB es reflejo de la mayor productividad por empleo de las grandes empresas.

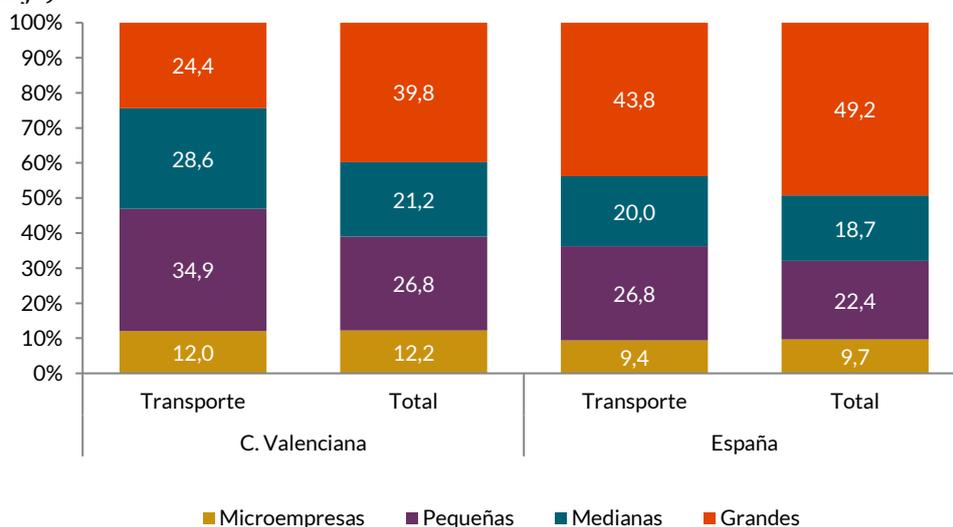
En el sector de transporte en la Comunitat Valenciana las empresas altamente competitivas solo representan el 31,1% del empleo la situación es muy diferente cuando se analizan los datos por tipos de transporte (**gráfico 31**). En el gráfico se puede advertir el alto porcentaje de empleo concentrado en empresas altamente competitivas en el sector de actividades anexas al transporte. Por el contrario, destacan la reducida proporción de empleo que representan las empresas altamente competitivas del sector aéreo.

Gráfico 31. Empleo en empresas altamente competitivas por tipos de transporte. C. Valenciana y España, 2019 (porcentaje)



Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

Gráfico 32. Distribución del empleo por tamaño de empresa. C. Valenciana y España, 2019 (porcentaje)



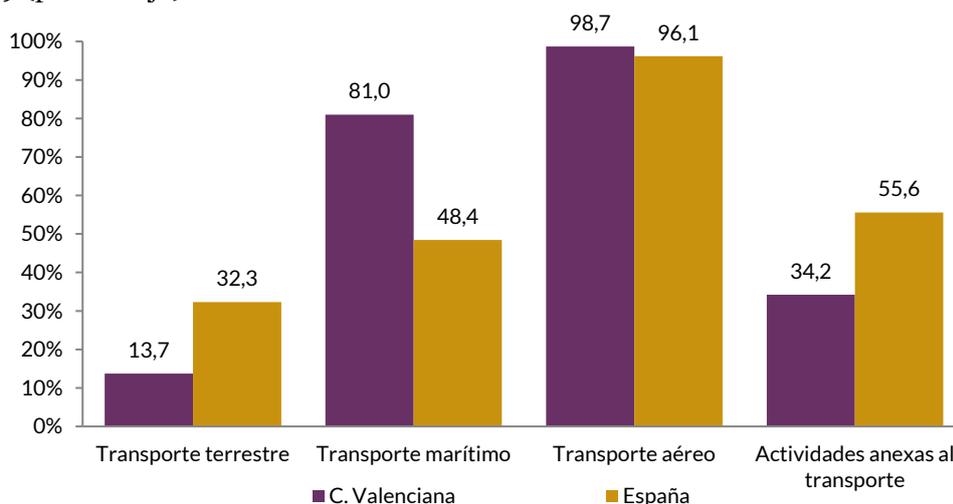
Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

El **gráfico 32** presenta la distribución del empleo por tamaños de empresa y está en línea con la información presentada en el Gráfico9 que muestra el menor peso de las grandes empresas en términos de VAB en la Comunitat Valenciana. En la Comunitat Valenciana tan solo el 24,4% del empleo del transporte es generado por las grandes empresas, frente al 39,8% del conjunto de la economía valenciana o el 43,8% de las empresas de transporte del conjunto del país. Por tanto, al igual que sucedía con el VAB, las empresas grandes importan menos en términos de empleo en la Comunitat Valenciana en

la economía en general y mucho menos en el transporte.

Aunque en el sector de transporte en la Comunitat Valenciana las empresas grandes solo representen el 24,4% del empleo la situación es muy diferente cuando se analizan los datos por tipos de transporte (**gráfico 33**). Así, se observa que prácticamente la totalidad del empleo en el transporte aéreo es generado en empresas grandes. Al contrario que en el transporte terrestre, donde las empresas grandes solo representan el 13,7% del empleo.

Gráfico 33. Empleo generado en empresas grandes por tipo de transporte. C. Valenciana y España, 2019 (porcentaje)



Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

¿Es rentable el sector transporte?

Como se ha visto el sector de transporte es ligeramente menos competitivo que el conjunto de la economía y esto es especialmente cierto en el caso de la Comunitat Valenciana. A su vez, esta menor competitividad empresarial de las empresas valencianas de transporte, determinada en gran parte por el menor tamaño de las empresas valencianas, influye de forma negativa en su rentabilidad empresarial.

La rentabilidad económica media³ de las empresas valencianas de transporte se sitúa en torno al 5% y el 5,9% en el caso de las españolas, frente al 4,9% y 4,5% del conjunto de empresas de la economía valenciana y española respectivamente. Como muestra el **gráfico 34** esto es así para todas las empresas con independencia de los niveles de competitividad. Asimismo, el gráfico permite advertir la clara relación existente entre niveles de competitividad y rentabilidad empresarial. Así, las empresas valencianas altamente competitivas de transporte tienen una rentabilidad del 9,2%, frente al 4,2% de las de competitividad media-alta, el 1,5% de las

de competitividad media-baja o el -0,2% de las de competitividad baja.

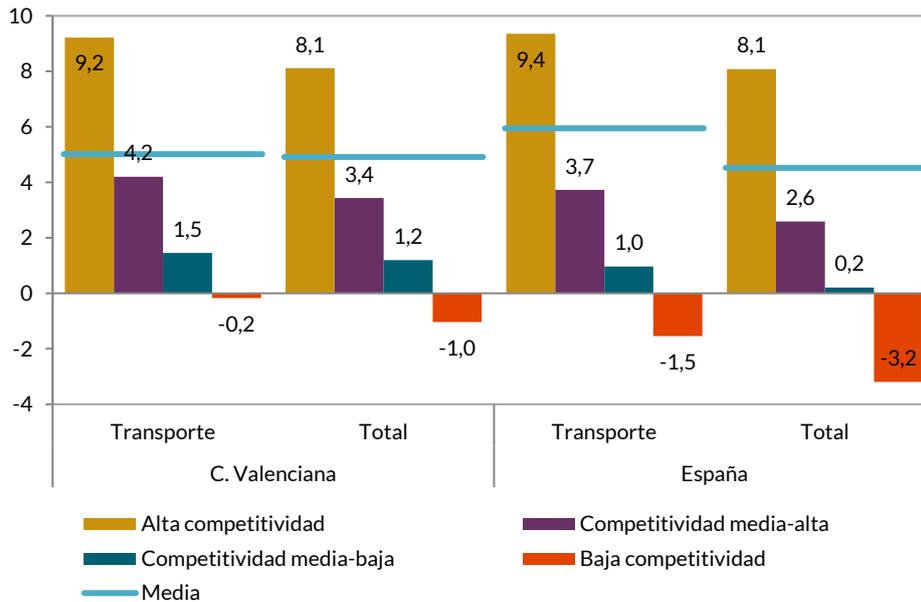
El tamaño empresarial resulta una vez más determinante (o al menos fuertemente relacionado) con la rentabilidad empresarial. El **gráfico 35** muestra los datos de rentabilidad atendiendo al tamaño empresarial y, aunque no se observe un patrón claro que asocie positivamente tamaño con rentabilidad empresarial, sí que muestra que el mayor tamaño se traduce en superiores tasas de rentabilidad, mientras que los menores niveles de rentabilidad corresponden a las microempresas. Esta circunstancia se da tanto en el caso del transporte valenciano y español, como en el conjunto de la economía valenciana y española.

Así, mientras que las empresas grandes del sector transporte en la Comunitat Valenciana muestran una rentabilidad del 10,2% en 2019, las microempresas presentaban tasas de rentabilidad del 4,0%. Similarmente, en el caso del conjunto de la economía, las empresas grandes valencianas tienen una rentabilidad del 7,3%, 2,5 puntos porcentuales más que las microempresas (3,8%).

³ La muestra manejada en el estudio de las variables por niveles de competitividad es ligeramente inferior a la usada por tamaños, por lo que las medias de las variables

analizadas pueden diferir ligeramente, aunque sin sesgo sistemático.

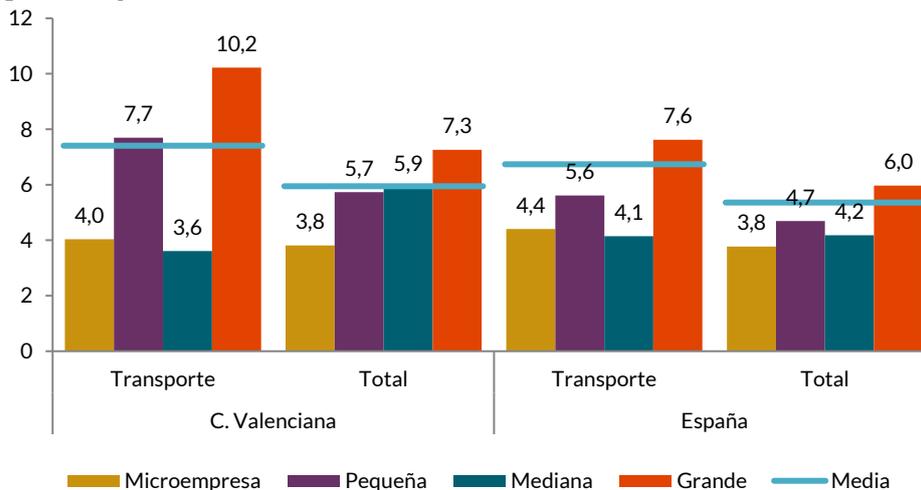
Gráfico 34. Rentabilidad económica (ROA) por nivel de competitividad. C. Valenciana y España, 2019 (porcentaje)



Nota: ROA = Resultado del ejercicio/Activo total.

Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

Gráfico 35. Rentabilidad económica (ROA) según tamaño de empresa. C. Valenciana y España, 2019 (porcentaje)



Nota: ROA = Resultado del ejercicio/Activo total.

Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

¿Cómo es la productividad del transporte?

Otro indicador relacionado con los anteriores es el de la productividad. La productividad relaciona la capacidad de producir de las empresas con los recursos empleados y, por tanto, está estrechamente relacionado con los indicadores de competitividad y rentabilidad analizados anteriormente. Las empresas más productivas son, todo lo demás constante, más competitivas y

ello se traducirá normalmente en mayores tasas de rentabilidad.

Por su simplicidad, el indicador de productividad más utilizado es el de VAB por empleado. Debe advertirse que en este caso está relacionándose el VAB generado por todos los factores productivos utilizados con uno solo de ellos (el empleo), por lo que es de esperar que, todo lo demás constante, las empresas cuyos empleados cuenten con mayores dotaciones de otros

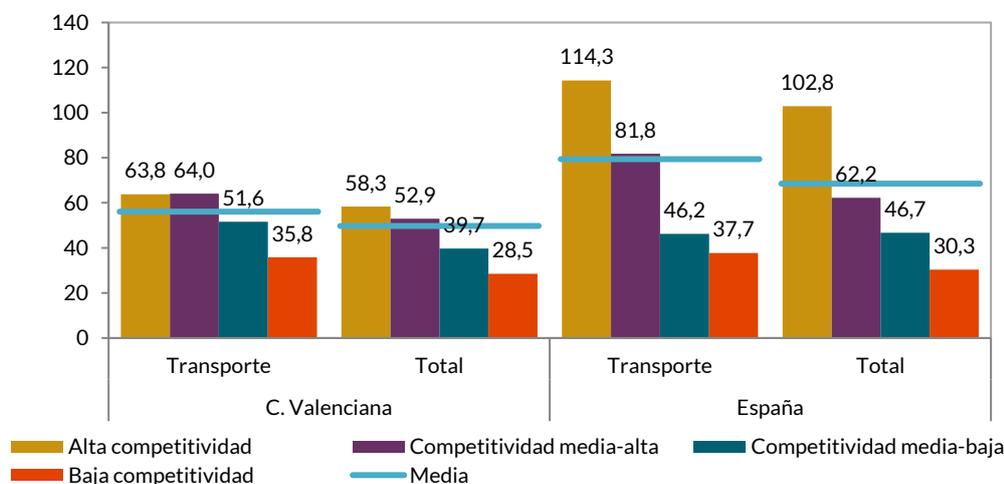
factores (maquinaria, instalaciones, etc.) también mostrarán mayores niveles de productividad. Es por ello, que adicionalmente al indicador de productividad por trabajador se analizarán también los niveles de productividad por activo (EBIT/Activo).

El **gráfico 36** presenta los niveles de productividad del trabajo por empresa y el **gráfico 37** de productividad por activo, distinguiendo por niveles de competitividad para el caso del

transporte y del conjunto de la economía para la Comunitat Valenciana y España.

Así, en términos globales del sector en la Comunitat Valenciana la productividad del trabajo en el sector de transporte es de 56.100 euros por trabajador, un 12,8% superior al del conjunto de la economía (49.700 euros por trabajador). Similarmente en el caso de España, la productividad en el transporte es 79.400 euros por trabajador, frente a 68.500 euros por trabajador para el conjunto de la economía.

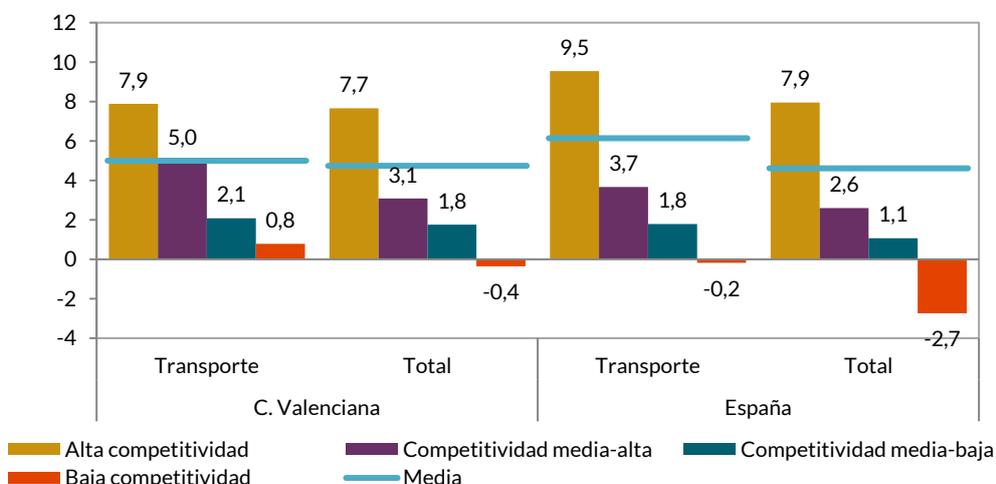
Gráfico 36. Productividad del trabajo por nivel de competitividad. C. Valenciana y España, 2019 (miles de euros por empleado)



Nota: Productividad del trabajo = VAB/Empleo.

Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

Gráfico 37. Productividad del activo por nivel de competitividad. C. Valenciana y España, 2019 (porcentaje)



Nota: Productividad del activo = EBIT/Activo total.

Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

En segundo lugar, se observa que, aunque el sector transporte sea más productivo que la media de la economía valenciana, los niveles de productividad del sector en la Comunitat Valenciana son muy inferiores a los del sector en España. Así, en la Comunitat Valenciana la productividad del sector transporte es 56.100 euros por trabajador, frente a los 79.400 euros por trabajador en el sector en España, es decir un 41,6% mayor que en la Comunitat Valenciana. Esta menor productividad del sector de transporte valenciano frente al español no es algo singular del sector, sino que es un rasgo que caracteriza a la mayoría de los sectores de la economía valenciana como ya se advirtió en el gráfico 1.

Los menores niveles de productividad del sector en la Comunitat Valenciana se dan en todos los niveles de competitividad de las empresas con la excepción de las empresas de baja competitividad. Resulta especialmente llamativo que las empresas altamente competitivas en España tengan una productividad un 79,3% superior a las homólogas de la Comunitat Valenciana (114.300 euros por trabajador en España frente a los 63.800 euros por trabajador en la Comunitat Valenciana).

En cuanto a la productividad por activo, las conclusiones que se extraen son las mismas que las ya obtenidas para el caso de la productividad del trabajo: 1) la productividad por activo en el transporte es superior a la del conjunto de la economía (5% en el sector de transporte, frente 4,7% en el conjunto de la economía en el caso de la Comunitat Valenciana y 6,1% en el transporte del conjunto del país, frente 4,6% en el conjunto de la economía; 2) el nivel de productividad por activo del sector en la Comunitat Valenciana es un 18,6% inferior al del sector en España (5% en la CV frente a 6,1% en España). No obstante, esta circunstancia tan solo se da en el caso de las empresas altamente competitivas y ligeramente en las de competitividad media baja, por el contrario, en el caso de las empresas de competitividad baja, la productividad es mayor en la Comunitat Valenciana que en España (0,8% en la

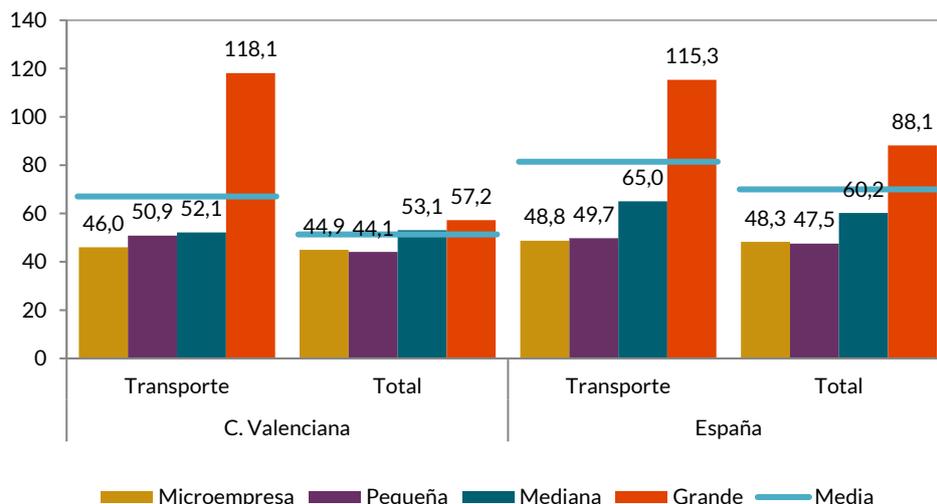
Comunitat Valenciana frente a -2,7% en España).

Los **gráficos 38** y **39** representan respectivamente los niveles de productividad del trabajo y productividad por activo por tamaño de empresa para el sector transporte y del conjunto de la economía para la Comunitat Valenciana y España. Ambos gráficos permiten advertir que, de nuevo, al igual que sucedía en términos de competitividad y rentabilidad, existe una relación estrecha y positiva entre tamaño empresarial y productividad. Tanto en el sector transporte como en el conjunto de la economía, las empresas grandes son más productivas por trabajador y por activo que las medianas, las medianas más que las pequeñas y estas últimas más productivas que las microempresas. En la Comunitat Valenciana las grandes empresas tienen un nivel de productividad medio del 11,8%, frente al 4,8% de las microempresas y en España las grandes muestran una medida de productividad por activo del 7,6% frente al 4,9% de las microempresas.

Otro rasgo llamativo es que, si bien el tamaño parece ofrecer una clara ventaja en términos de productividad empresarial, en el sector transporte esta ventaja parece ser más intensa. Así, mientras que en el conjunto de la economía valenciana las empresas grandes tienen una productividad del trabajo un 26,6% superior a las microempresas, en el caso del transporte, las empresas valencianas tienen unos niveles un 149,5% mayor que las microempresas (118.100 euros por empleado en las grandes frente a 46.000 euros por empleado en las microempresas).

La información presentada permite concluir que el sector de transporte valenciano presenta mayores niveles de productividad del trabajo que el conjunto de la economía valenciana pero menores que el conjunto del sector en la economía en España. Con todo, cabe interpretar este resultado con relativa cautela, ya que el indicador de productividad relacionándose el VAB generado por todos los factores productivos utilizados con uno solo de ellos (el empleo).

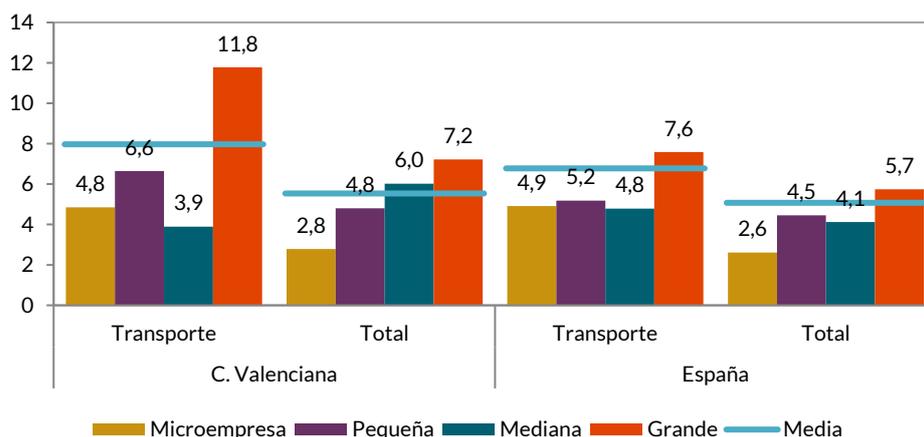
Gráfico 38. Productividad del trabajo por tamaño de empresa. C. Valenciana y España, 2019 (miles de euros por empleado)



Nota: Productividad del trabajo = VAB/Empleo.

Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

Gráfico 39. Productividad del activo por tamaño de empresa. C. Valenciana y España, 2019 (porcentaje)



Nota: Productividad del activo = EBIT/Activo total.

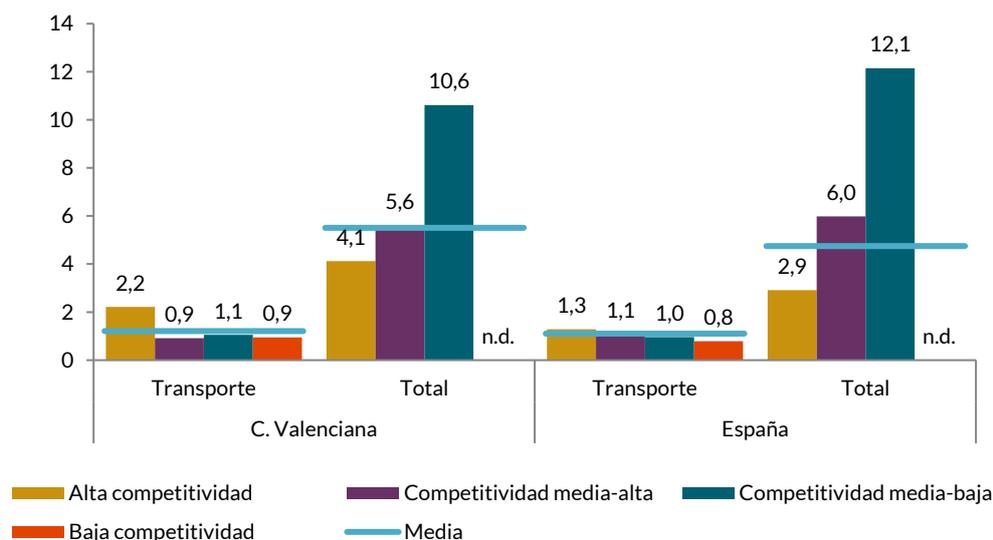
Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

¿Cómo es la solvencia de las empresas del transporte?

Otro aspecto de gran relevancia cuando se analiza la competitividad de las empresas es el de la estabilidad y la solidez financiera de las empresas, pues es de esperar que cuanto mayor sean los niveles de solvencia empresarial más estable será el modelo de negocio y, por tanto, las empresas podrán desarrollar su actividad con mayores garantías a medio y largo plazo al ser potencialmente más capaces de absorber ciclos económicos adversos sin tensiones financieras.

Esta sección analiza tanto la liquidez y la solvencia a largo plazo de las empresas. La liquidez se refiere a la capacidad de las empresas para pagar sus deudas a corto plazo sin incurrir en tensiones financieras y suele definirse como el cociente entre el activo circulante y el pasivo líquido. La solvencia a largo refleja la capacidad a largo plazo de la empresa y nos indica si la empresa es capaz de atender todas y cada una de sus deudas en el largo plazo a través de su activo, reflejando la estabilidad de la empresa y una de forma de medirla es a través de la ratio entre activo total y pasivo exigible.

Gráfico 40. Ratio de liquidez por nivel de competitividad. C. Valenciana y España, 2019



Nota: Ratio de liquidez = Activo circulante/ Pasivo líquido.

Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

El **gráfico 40** muestra los niveles de la ratio de liquidez por nivel de competitividad de las empresas y puede observarse que existe una clara relación negativa en el caso de las empresas de transporte valenciano, aunque no sucede así en del conjunto de la economía.⁴ Así, la ratio de liquidez en las empresas de transportes valencianas altamente competitivas es del 2,2, un dato superior a la media del sector (1,4) y superior también al de las empresas de competitividad media-alta (0,9) o al de las de competitividad media baja (1,1) o de competitividad baja (0,9). Esta circunstancia indica que las empresas más competitivas están en mejor posición para afrontar sus deudas a corto que las de menor nivel de competitividad.

La ratio de liquidez en las empresas de transporte (1,4) es muy inferior al del conjunto de las empresas de la economía (5,1). Similarmente en el caso del sector en España es del 1,1 frente 4,6 del conjunto de las empresas de la economía. Esta menor liquidez de las empresas del transporte se debe a las mayores necesidades de circulante en relación con las deudas a corto, en tanto que se trata de un rasgo que caracteriza

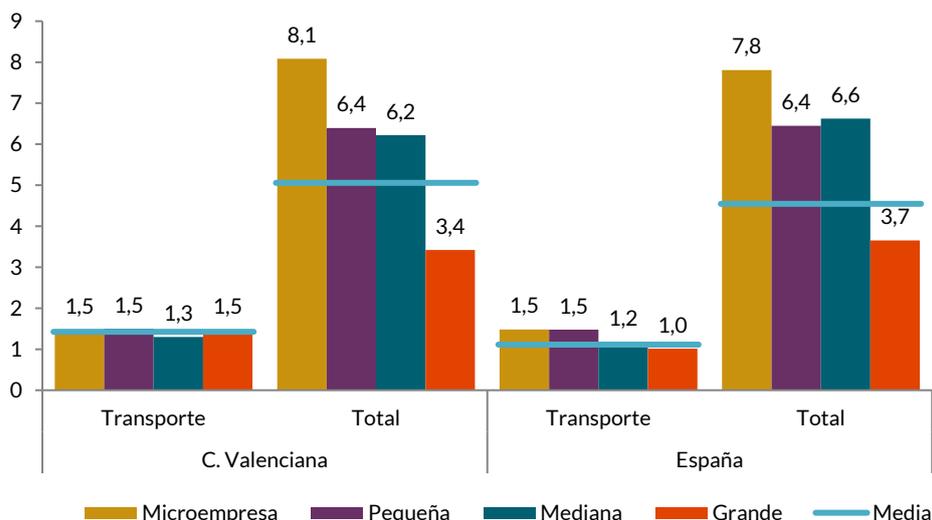
tanto a las empresas de la Comunitat Valenciana como a las del conjunto de España.

El **gráfico 41** presenta la ratio de liquidez distinguiendo por tamaño de empresa. Como puede advertirse no existe una relación alguna entre tamaño de empresa y liquidez en el caso de las empresas de transporte valencianas, aunque si existe una relación negativa en el conjunto de la economía valenciana. Esta relación negativa entre tamaño de empresa y liquidez sí se da ligeramente en el caso de las empresas de transporte del conjunto de España. En este caso la ratio de las empresas grandes es 1, mostrando un equilibrio total, frente a 1,5 de las microempresas y pequeñas empresas o 1,2 de las empresas de medianas.

El **gráfico 42** presenta las ratios de solvencia a largo plazo por niveles de competitividad empresarial. La ratio de solvencia está definida como la ratio entre activo total y pasivo exigible y pone de manifiesto la capacidad de las empresas para atender todas y cada una de sus deudas en el largo plazo a través de la liquidación su activo.

⁴ Por motivos de representación gráfica se ha omitido la presentación de los valores de las empresas de baja competitividad.

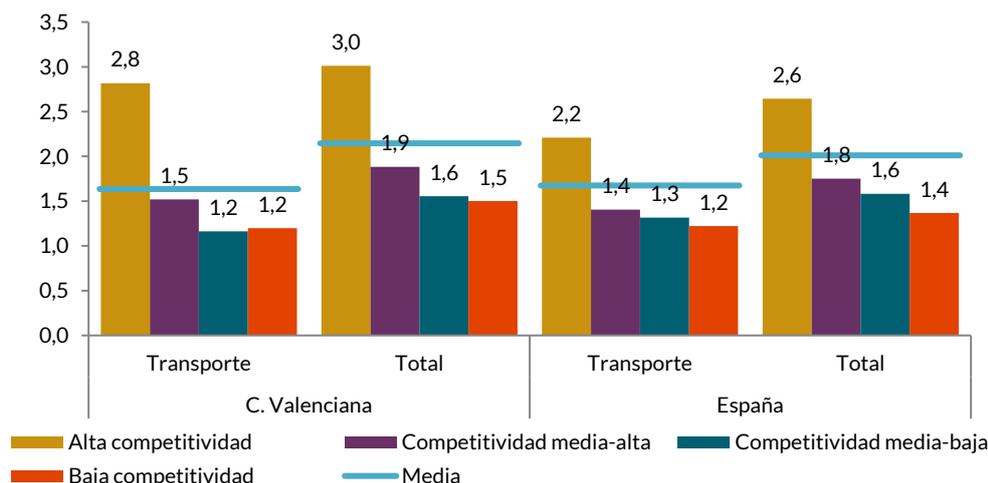
Gráfico 41. Ratio de liquidez por tamaño de empresa C. Valenciana y España, 2019



Nota: Ratio de liquidez = Activo circulante/ Pasivo líquido.

Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

Gráfico 42. Solvencia a largo plazo por nivel de competitividad. C. Valenciana y España, 2019



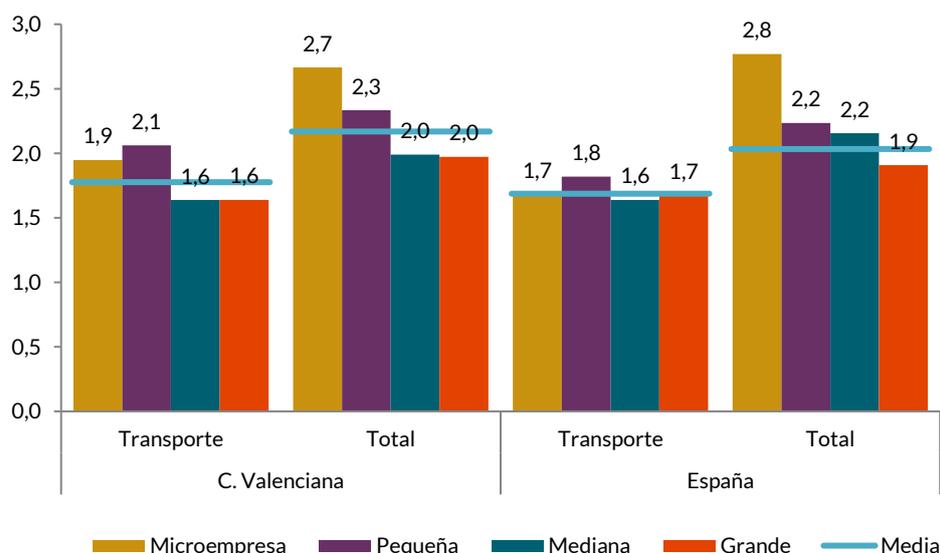
Nota: Solvencia a largo plazo = Activo total/ (Pasivo líquido + Pasivo fijo).

Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

Como puede observarse, al contrario de lo que sucedía con la liquidez, sí que existe una relación positiva entre niveles de competitividad empresarial y solvencia a largo plazo. Así, las empresas altamente competitivas del transporte en la Comunitat Valenciana muestran una ratio de solvencia a largo plazo de 2,8, muy superior a la media del sector (1,6), y más del doble que el de las empresas de baja competitividad (1,2).

Esta relación positiva entre niveles de competitividad y solvencia a largo plazo también se da con claridad el conjunto de las empresas de la Comunitat Valenciana. En este caso las empresas altamente competitivas muestran una ratio de solvencia a largo plazo de 3,0, justo el doble que las empresas de baja competitividad (1,5) y superior a la meda de la economía (2,5). Esta relación positiva entre niveles de competitividad y solvencia a largo plazo también se produce con claridad para el conjunto del transporte de la economía española.

Gráfico 43. Solvencia a largo plazo por tamaño de empresa. C. Valenciana y España, 2019



Nota: Solvencia a largo plazo = Activo total / (Pasivo líquido + Pasivo fijo).
Fuente: Observatorio GECE, SABI y elaboración propia.

El **gráfico 43** muestra los niveles de solvencia a largo plazo por tamaño de empresa y se observa una ligera relación negativa entre solvencia a largo plazo y tamaño de empresa en el caso del transporte valenciano y español, es decir las empresas de menor tamaño cuentan con más recursos para hacer frente a sus obligaciones financieras que las de mayor tamaño. Así en el caso del transporte de la Comunitat Valenciana la ratio de solvencia es 1,9 en el caso de las microempresas frente a 1,6 en el caso de las empresas de mayor tamaño.

En definitiva, la información presentada muestra con claridad que las empresas de transporte muestran una liquidez ligeramente superior a la media de España en transporte y similar en cuanto a solvencia a largo plazo.

En lo que respecta a las ratios de solvencia a largo plazo se observa una menor capacidad de atender las deudas en el caso de las empresas de transporte que las del conjunto de la economía. En todo caso la situación de las empresas de transporte valenciana es muy similar a las del transporte en el conjunto del territorio español. La información presentada muestra que existe una clara relación positiva entre niveles de competitividad y solvencia a largo plazo de las

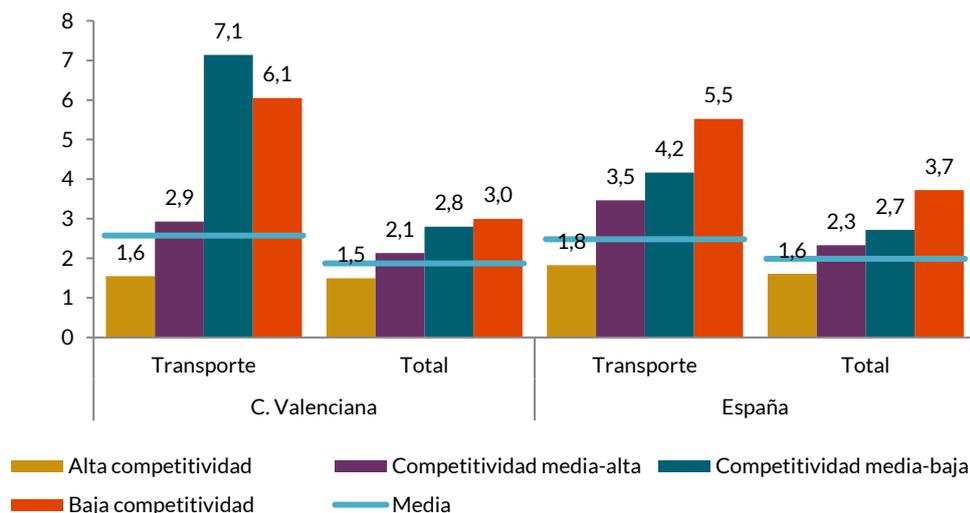
empresas, indicando una mayor estabilidad a largo plazo de las empresas altamente competitivas.

¿Están muy endeudadas las empresas del transporte?

El endeudamiento de las empresas es la otra cara de la moneda de su solvencia. Las empresas más solventes son las que menos obligaciones tienen que atender respecto de sus recursos propios, es decir son las menos más endeudadas y viceversa. El endeudamiento puede ser medido a través de múltiples ratios y una de ellas es la ratio entre pasivo total y patrimonio neto. Esta ratio indica cuántos euros de deuda ajena tiene la empresa por cada euro invertido de recursos propios.

El **gráfico 44** presenta la ratio de endeudamiento por nivel de competitividad de las empresas. Como puede observarse la ratio de endeudamiento en las empresas de transporte valencianas (2,6) es sensiblemente superior al de un conjunto de empresas españolas (1,9). Asimismo, no se observan diferencias significativas en los niveles de endeudamiento entre las empresas de transporte valencianas (2,6 de media) y españolas (2,5 de media).

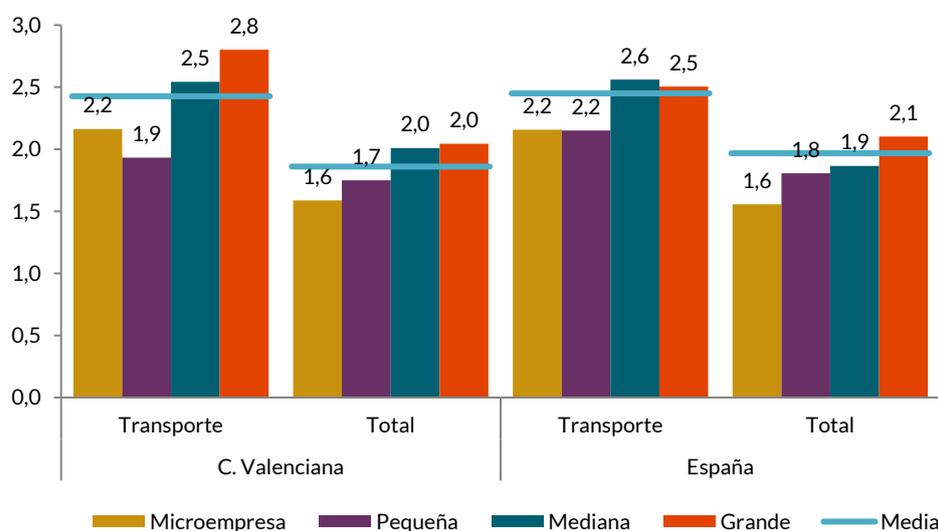
Gráfico 44. Endeudamiento por nivel de competitividad. C. Valenciana y España, 2019



Nota: Endeudamiento = Pasivo total / Patrimonio neto.

Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

Gráfico 45. Endeudamiento por tamaño de empresa. C. Valenciana y España, 2019



Nota: Endeudamiento = Pasivo total / Patrimonio neto.

Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

El gráfico permite observar la existencia de una clara relación negativa entre los niveles de competitividad empresarial y los niveles de endeudamiento. Como puede advertirse en el gráfico, las empresas altamente competitivas del sector de transporte valenciano presentan una ratio de endeudamiento (1,6) significativamente inferior a la media del sector (2,6), inferior a la media de las empresas de competitividad alta (2,9), a las de las empresas de competitividad media baja (7,1) y respecto a las empresas de baja competitividad (6,1). Esta característica

indica con claridad que las empresas más competitivas son menos dependientes de los recursos ajenos, y por tanto la competitividad empresarial es una herramienta para eliminar la dependencia de financiación externa y conseguir así mayor estabilidad a largo plazo.

El **gráfico 45** muestra los niveles de endeudamiento por tamaño de empresa y, al igual que sucedía con la ratio de solvencia, se observa una ligera relación positiva entre endeudamiento y tamaño de empresa en el caso del transporte

valenciano y español, es decir las empresas de mayor tamaño tienen que hacer frente a más obligaciones financieras por cada euro invertido en recursos propios. Así en el caso del transporte de la Comunitat Valenciana la ratio de solvencia es 2,2 en el caso de las microempresas frente a 2,8 en el caso de las empresas de mayor tamaño. Asimismo, no se observan diferencias significativas en cuanto a niveles de endeudamiento entre las empresas de la Comunitat Valenciana y las de España.

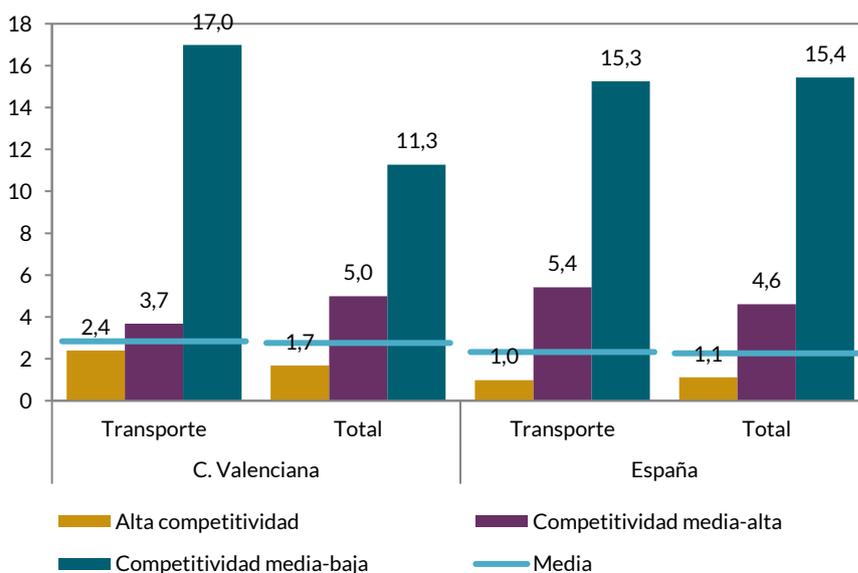
¿Qué capacidad tienen las empresas de transporte de hacer frente a sus deudas y a sus gastos financieros?

La ratio de solvencia a largo plazo presentada anteriormente mide la capacidad de las empresas para hacer frente al pago de sus obligaciones financieras liquidando sus activos. Otra forma de ver dicha capacidad es a través de la ratio deuda/EBIT que, aunque también mide la capacidad que tiene la empresa de pagar su deuda, lo hace en términos de años que necesita la empresa para pagar su deuda a base de Ebit, es decir, en base a beneficios sin tener en cuenta los intereses e impuestos.

Una ratio deuda/EBIT alta indica una capacidad reducida de la empresa de hacer frente a la devolución de su deuda, lo que podría desembocar en un problema estructural para hacer frente a la carga de la deuda. Por el contrario, una ratio bajo de deuda/EBIT indicaría que la empresa está saneada en el ámbito financiero y que tiene controlado sus niveles de apalancamiento.

El **gráfico 46** muestra la ratio deuda/EBIT⁵ de las empresas de transporte y del total de la economía para la Comunitat Valenciana y España distinguiendo por niveles de competitividad. No existen rasgos diferenciales entre las empresas de transporte y la media de empresas del conjunto de la economía. Asimismo, se observa que las empresas de transporte valencianas necesitan 2,8 años para pagar sus deudas en base a EBIT, frente a los 2,3 años de la media de empresas de transporte de España. Es decir, las empresas de transporte valencianas están en una situación ligeramente más saneada en el ámbito financiero.

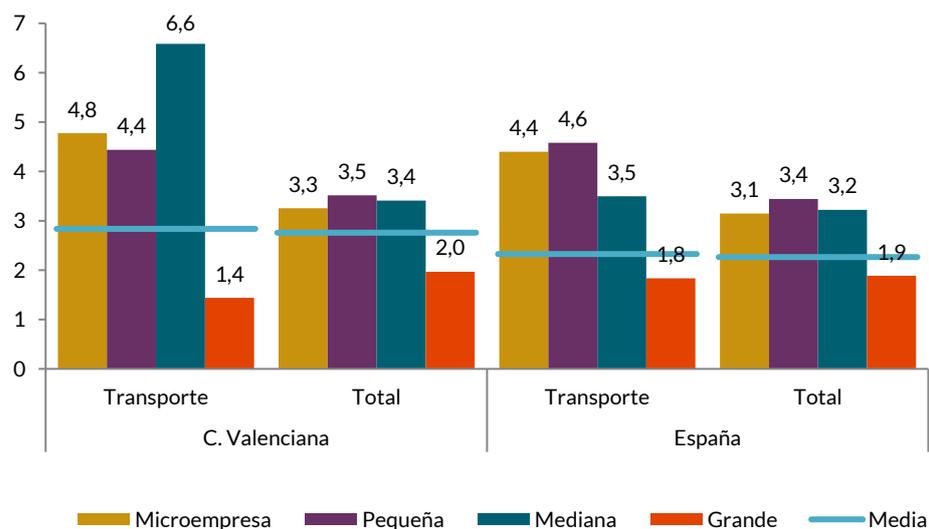
Gráfico 46. Ratio deuda/EBIT por nivel de competitividad. C. Valenciana y España, 2019



Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

⁵ Por motivos de representación gráfica se ha omitido la presentación de los valores de las empresas de baja competitividad

Gráfico 47. Ratio deuda/EBIT por tamaño de empresa. C. Valenciana y España, 2019



Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

La desagregación por niveles de competitividad revela que no todas las empresas se encuentran en la misma situación existiendo una clara relación negativa entre competitividad empresarial y ratio deuda/EBIT. Así, las empresas de transporte valencianas altamente competitivas muestran una ratio media de 2,4, frente a la alta ratio media que muestran las de media-baja competitividad (17,0). Una situación muy parecida a la de las empresas de transporte del conjunto de España.

El **gráfico 47** muestra la ratio deuda/EBIT distinguiendo por tamaño de empresa y se observa una relación negativa entre los valores de la ratio y el tamaño empresarial en el caso de las empresas de transporte valenciano y español. Así, las empresas grandes de transporte valenciano muestran una ratio media de 1,4, frente a 4,8 en el caso de las microempresas y 4,4 en el caso de las pequeñas empresas. Asimismo, esta buena posición de las empresas grandes de transporte valenciano en cuanto a capacidad de hacer frente a sus deudas con beneficios empresariales es incluso mejor que en el caso de la media de las empresas de transporte en España, cuya ratio media es 1,8.

Esta relación negativa entre ratio deuda/EBIT y tamaño empresarial no se corresponde con la relación positiva mostrada anteriormente entre

ratio de endeudamiento y tamaño empresarial. Ello es debido al hecho de que, aunque las empresas más grandes estén ligeramente más endeudadas que la media en relación con sus recursos propios y, por tanto, tengan que hacer frente a más obligaciones financieras por cada euro invertido en recursos propios, por el contrario, tienen mayor capacidad de hacer frente a las deudas en base a sus beneficios empresariales pues, como también se ha visto anteriormente, las empresas más competitivas también muestran mayores niveles de rentabilidad.

Además de la solvencia y el endeudamiento, también es aconsejable analizar la capacidad de las empresas para hacerse cargo de los intereses de la deuda que tienen a través de la ratio de cobertura de intereses, definida como la ratio entre EBIT y los gastos financieros. Esta ratio indica el número de veces que puede la empresa hacerse cargo de los intereses que debe pagar por sus deudas con el beneficio del año.

El **gráfico 48** presenta la ratio de cobertura de intereses por niveles de competitividad empresarial para el caso de la Comunitat Valenciana y España. Como puede observarse las empresas de transporte presentan valores de esta ratio de 5,0, ligeramente inferiores a la media de las empresas de transporte en España (5,8). Por tanto, no se advierten dificultades en cuanto a la

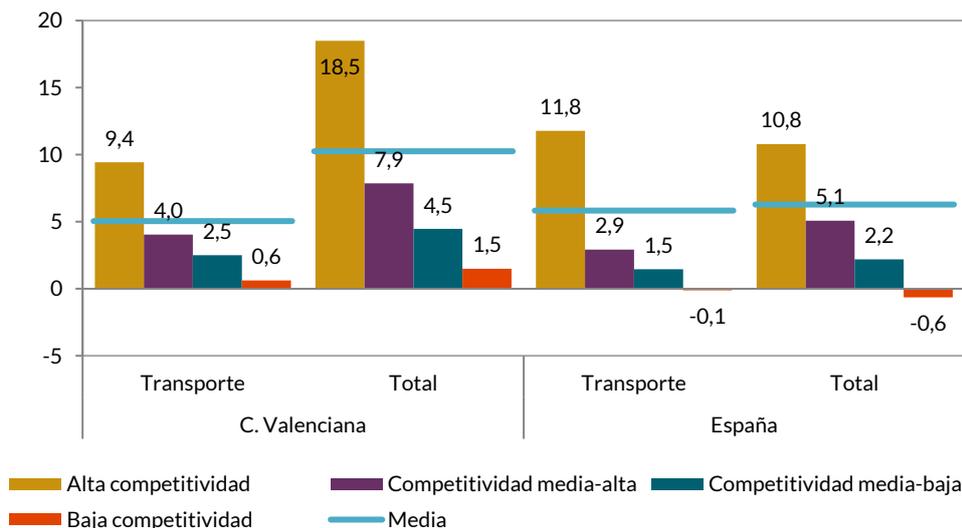
devolución de los gastos financieros en las empresas del sector de transporte. El análisis de la ratio de cobertura de intereses por niveles de competitividad empresarial revela la existencia de una relación positiva entre cobertura de intereses y nivel de competitividad. Así, se observa que las empresas altamente competitivas del sector transporte en la Comunitat Valenciana y España presentan valores de esta ratio muy superiores a la media del sector (9,4 en el caso de las empresas de transportes valencianas y 11,8 en el caso de la media de España). Asimismo, se observa que las empresas de transporte de bajo nivel de competitividad empresarial presentan unos valores de esta ratio muy preocupantes (0,6 en el caso de la CV y -0,1 en el caso de España) indicando que estas empresas presentan dificultades a la hora de hacer frente sus gastos financieros.

El **gráfico 49** presenta la ratio de cobertura de intereses por tamaño de las empresas. El gráfico permite advertir que las empresas de transporte de la Comunitat Valenciana tienen una ratio de cobertura de intereses holgada (5,7 de media) y muy similar a la del conjunto del sector transporte en España (6,5 de media). Asimismo, se

observa una relación positiva entre tamaño empresarial y cobertura de intereses indicando que, a pesar de los mayores niveles de endeudamiento de las empresas grandes, su mayor capacidad para la obtención de beneficios les permite hacer frente sin tensiones a sus cargas financieras.

A lo largo de esta sección se han analizado diversos indicadores comparativos del sector de transporte valenciano con el español. En general se trata de un sector ligeramente menos competitivo que la media de España. Se caracteriza por tener menor proporción de empresas competitivas, lo que se traduce en que este tipo de empresas representen menos que en el conjunto de España en términos de VAB o de empleo. Esta circunstancia va estrechamente unida al reducido tamaño medio de las empresas de transporte valenciana y supone un lastre para el avance de la competitividad del sector, ya que son las empresas de mayor tamaño las que suelen tener mayor capacidad de innovar y mayor estabilidad para hacer frente con garantías a potenciales crisis económicas como la actual.

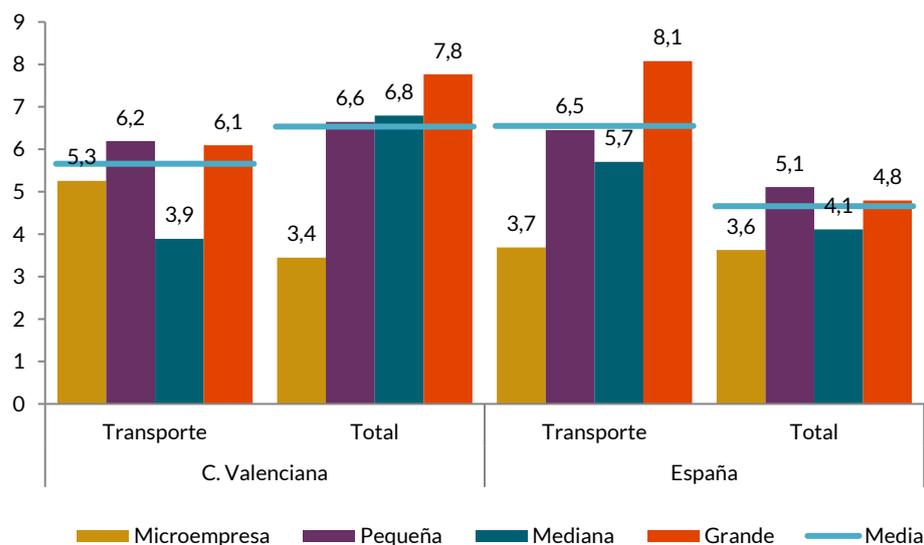
Gráfico 48. Cobertura de intereses por nivel de competitividad. C. Valenciana y España, 2019



Nota: Cobertura de intereses = EBIT/ Gastos financieros (intereses).

Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

Gráfico 49. Cobertura de intereses por tamaño de empresa. C. Valenciana y España, 2019



Nota: Cobertura de intereses = EBIT/ Gastos financieros (intereses).

Fuente: Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

A pesar de ello, los diversos indicadores revisados y que se muestran en el **gráfico 50** y **51** revelan generalmente una situación del sector muy similar a la del conjunto de España. No obstante, los análisis realizados muestran la existencia de enormes diferencias en los diferentes subsectores que integran el agregado del sector transporte. Asimismo, se han encontrado notables diferencias en los indicadores analizados por niveles de competitividad y tamaño de empresa, mostrando generalmente mejores resultados las empresas más grandes y con mayores niveles de competitividad empresarial.

El nivel medio de productividad del sector también es inferior a los del conjunto del sector en España, aunque se trata de un sector generalmente más productivo que la media de la economía valenciana. Asimismo, los niveles de productividad son más altos en las empresas más competitivas y en las de mayor tamaño.

Esta ligera desventaja de las empresas de transporte valenciano en términos de competitividad y productividad del sector de transporte valenciano se traduce en una menor rentabilidad respecto a la media del sector en España. Aun así, de acuerdo con los datos analizados se trata de un sector con mayor rentabilidad que la media del conjunto de la economía, especialmente en

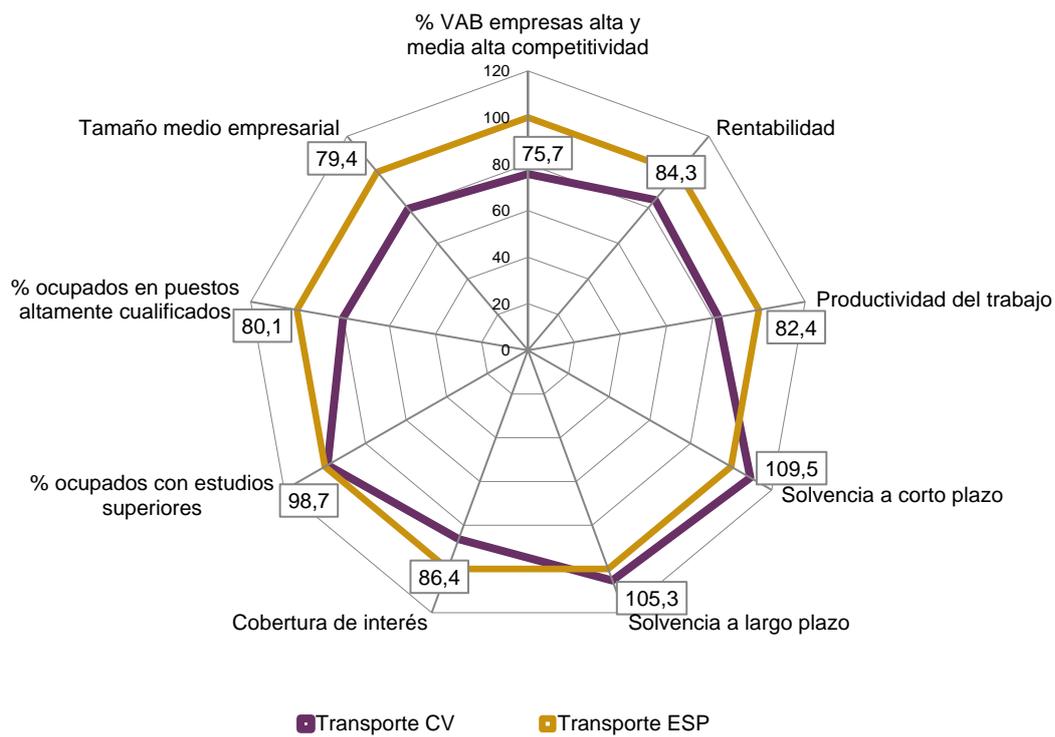
el caso de las empresas más grandes y competitivas.

Los niveles de liquidez, solvencia a largo y de endeudamiento del sector en la Comunitat Valenciana son muy similares a los del conjunto del sector en España, lo que revela una similar capacidad financiera para afrontar la crisis económica.

Asimismo, las empresas de transporte valenciano mostraban en 2019 una relativamente holgada capacidad para hacer frente al pago tanto de las deudas contraídas como de las cargas de intereses en base a los beneficios obtenidos. No obstante, las empresas valencianas de transporte están en una situación ligeramente menos saneada en el ámbito financiero que sus homólogas en el conjunto de España.

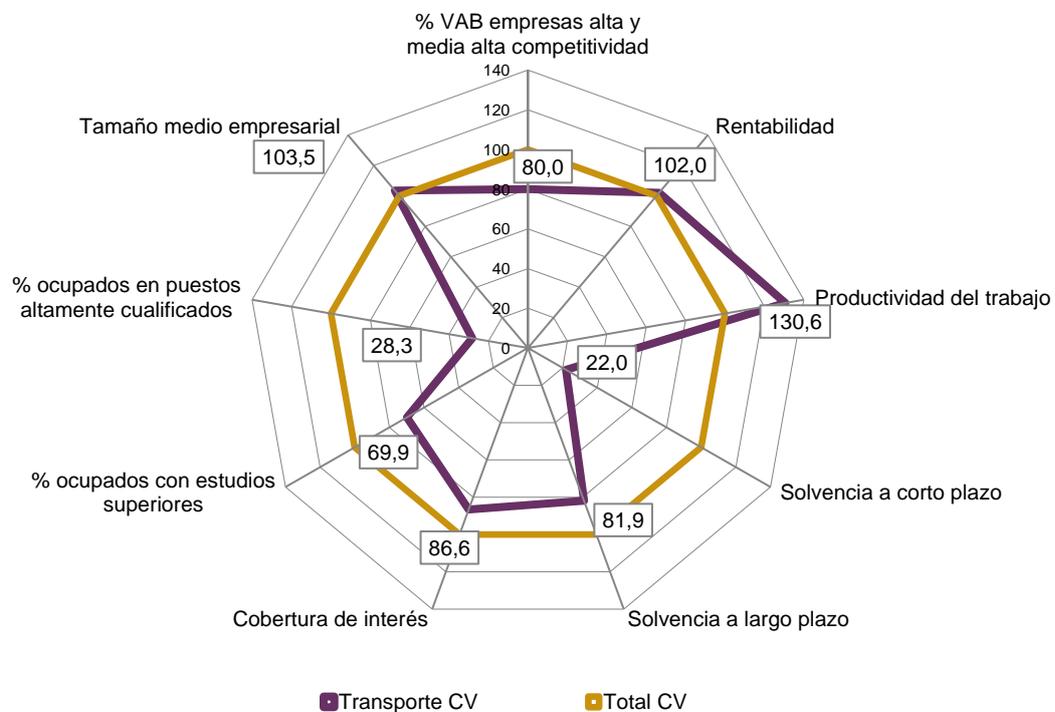
En definitiva, los indicadores revisados muestran que el sector de transporte valenciano se encontraba en 2019 en una situación muy similar a la del conjunto de España al que la crisis del COVID-19 le ha sorprendido en una razonablemente buena situación económico-financiera. No obstante, este resultado referido al agregado del sector no es en modo alguno generalizable a los diferentes subsectores que lo integran pues estos presentan enormes singularidades.

Gráfico 50. Resumen de indicadores con el sector de transporte. C. Valenciana, 2019-2020 (Transporte España=100)



Fuente: INE (EPA), Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

Gráfico 51. Resumen de indicadores de la Comunitat Valenciana en el sector de transporte y total economía, 2019-2020 (Total economía=100)



Fuente: INE (EPA), Observatorio GECE (Ivie y Bankia), SABI (Bureau van Dijk) y elaboración propia.

MEDITERRANEA

SOROLLA
S.C. TENERIFE

ARMANDO
CORANZANO & C. S.p.A.



4. EL IMPACTO DE LA PANDEMIA EN EL SECTOR TRANSPORTE

En esta sección se describen los efectos que la pandemia del COVID-19 ha provocado en el sector transporte en la Comunitat Valenciana. En primer lugar, pasaremos a comentar los datos disponibles de tráfico de los diferentes subsectores del transporte y el impacto en cuanto a la caída de tráfico. Uno de los aspectos que se debe destacar es que, dado el carácter distinto de cada uno de los subsectores de transporte, los impactos han sido muy diferentes dependiendo de cada subsector. Esto conlleva que el análisis habrá de ser lo más desagregado posible.

La realización de este análisis de tipo desagregado requiere de información que a fecha de hoy en muchas ocasiones no se encuentra disponible, por lo que esto añade un elemento adicional de dificultad al estudio. Para paliar este problema se han realizado diversas encuestas a representantes y expertos de los diferentes subsectores de transporte, además de recopilar información de diferentes informes que nos ayuden a interpretar los efectos que la pandemia ha provocado en el transporte.

Antes de pasar a desarrollar el análisis desagregado conviene extraer los resultados que para el sector transporte en la Comunitat Valenciana se obtuvieron en el informe del Ivie de 4 de febrero

(Maudos, Mínguez y Pascual 2021). En dicho informe se utilizan los supuestos que realiza el Banco de España (2020a, 2020b) para el total de la economía española y se aplican para analizar el impacto de las 10 principales ramas productivas en la Comunitat Valenciana, donde se incluye el sector transporte. El efecto de caída del VAB del transporte en su globalidad para 2020 en la Comunitat Valenciana es de un 25,1%, siendo el tercer sector más afectado en términos de caída de VAB. En particular, solo la hostelería, restauración y ocio con una caída del 41,0%, y el sector del automóvil con un 26,3% sufren caídas superiores. Para valorar el tamaño de caída del VAB, debe destacarse que en 2019 el sector había experimentado un crecimiento del 4,6% del VAB.

En términos de empleo se estima que a finales de 2020 el sector transporte en la Comunitat Valenciana tenía 2.729 trabajadores en situación de ERTE de los 47.150 trabajadores totales, lo que equivale al 5,8%. En cuanto al número de autónomos percibiendo la prestación por cese de actividad al final de 2020 se estima que era de 1.491 de un total de 25.764 en la Comunitat Valenciana, lo que equivale al mismo porcentaje del 5,8%. Para estimar el efecto sobre el empleo se ha calculado la variación producida en

términos de afiliados a la Seguridad Social durante el año 2020 a los que se ha sumado los trabajadores en ERTE y los autónomos percibiendo la prestación por cese de actividad. El número de trabajadores en tal situación es de 5.761, lo cual equivale a una caída del empleo neto del 6,2% sobre el total de los afiliados. Esta caída es superior al total de la Comunitat Valenciana, que es del 5,0%, si bien es menor que la caída del empleo neto para el sector transporte en España (del 7,6%) y para el total de la economía española (8,0%)

Otro dato interesante que se deduce del informe es el impacto sobre el número de empresas que ha provocado el COVID-19. En el caso del transporte, para la Comunitat Valenciana la caída en el número de empresas inscritas en la Seguridad Social durante 2020 ha sido del 5,8%. Esta caída es claramente superior a la caída del 2,7% del total de las empresas para la Comunitat Valenciana. Debe destacarse que estas caídas son inferiores a las producidas para el conjunto de la economía española, pues la caída de empresas del transporte fue del 7,3%, y del conjunto de empresas del 3,3%.

En este sentido, cabe mencionar que, como se ha descrito en la sección 2.4, muchas de las empresas del transporte corresponden a pequeñas empresas o microempresas, pues casi el 95% tienen menos de 10 empleados. Se trata de empresas altamente vulnerables y que son susceptibles de necesitar ayudas para su subsistencia

Esta sección analiza la evolución reciente del conjunto del sector transporte y de los diferentes subsectores que lo integran. Se trata de obtener una primera evaluación de cómo era la situación previa a la pandemia en cada uno de esos sectores, así como el impacto que el COVID-19 ha tenido sobre la evolución del tráfico de cada sector. La información cuantitativa realizada en esta sección se complementará posteriormente con una valoración más cualitativa realizada a partir de las entrevistas personales realizadas a las diversas personalidades de referencia del sector.

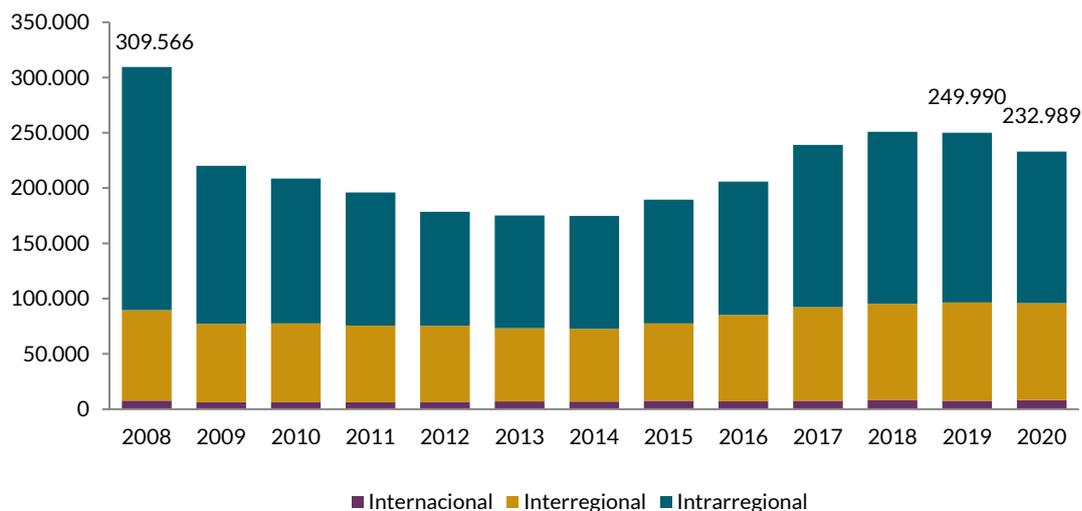
¿Cómo ha afectado la pandemia al transporte de mercancías por carretera?

El **gráfico 52** representa la evolución reciente del transporte de mercancías por carretera. Resulta significativo destacar que el transporte intrarregional fue el gran perjudicado con la crisis de 2008, con una caída en el tráfico del 35% en 2009 y que solo a partir del año 2016 en adelante parecía comenzar a recuperarse. Si se analiza el año 2020 se observa que la caída en el tráfico tanto en el transporte internacional como interregional fue mínima, mientras que en el caso del tráfico intrarregional la caída fue del 11%. La caída global del tráfico fue del 6,8%. Si bien esta caída es notable, es significativamente menor que la que se ha producido con otros sectores de transporte, especialmente los asociados al tráfico de pasajeros. Obviamente el hecho de que el sector de transporte sea esencial en el abastecimiento tanto de productos básicos para la población como de materiales e inputs para la provisión de las empresas, ha sido un elemento que ha explicado que la caída en los niveles de tráfico de mercancías haya sido relativamente moderada.

¿Cómo ha afectado la pandemia al transporte marítimo de mercancías?

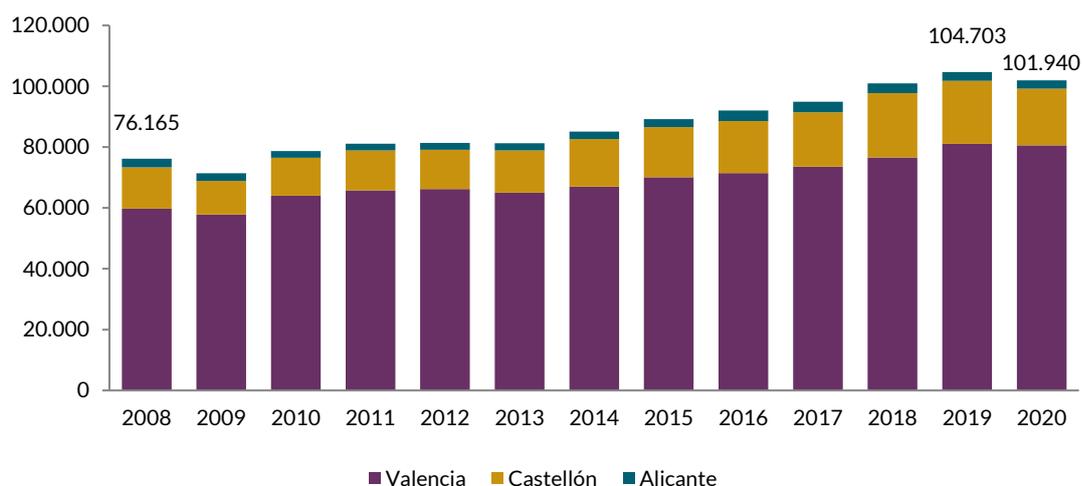
En cuanto al transporte marítimo de mercancías, definido como el tráfico gestionado en los puertos de la Comunitat Valenciana, el **gráfico 53** permite apreciar que los efectos de la crisis de 2008 han sido mucho menores respecto al transporte de mercancías por carretera. De hecho, se observa que incluso desde 2009 se produce un crecimiento lento pero continuo en el transporte marítimo de la Comunitat Valenciana. La caída en el nivel de tráfico en el año 2020 es de apenas un 2,6%, lo que deja evidencia que el sector apenas ha sufrido un retroceso en su nivel de actividad. De nuevo el carácter esencial del transporte marítimo, en la medida que permite mantener el necesario flujo internacional de mercancías, explica la relativa estabilidad en los niveles de tráfico a pesar de la pandemia.

Gráfico 52. Evolución del transporte de mercancías por carretera. C. Valenciana, 2008-2020 (miles de toneladas)



Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana (2021) y elaboración propia.

Gráfico 53. Evolución del transporte marítimo de mercancías. C. Valenciana, 2008-2020 (miles de toneladas)



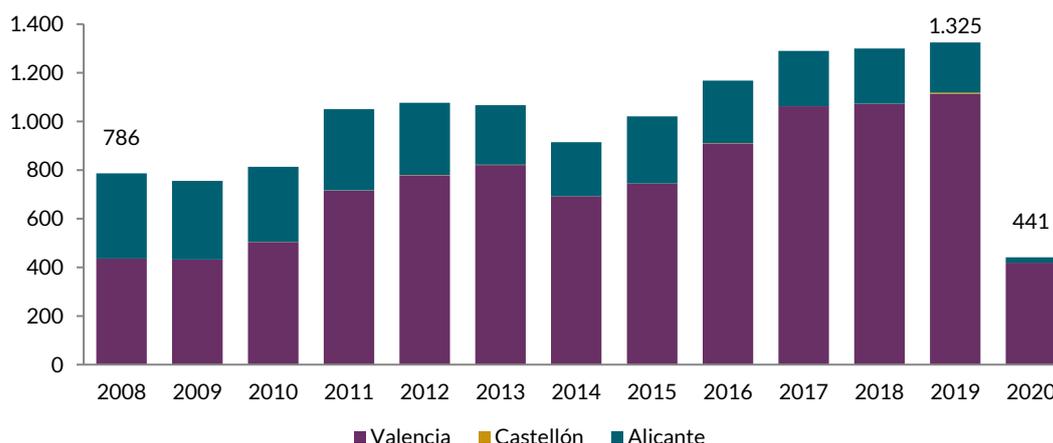
Fuente: Puertos del Estado (2021), DGT (2021) y elaboración propia.

¿Cómo ha afectado la pandemia al transporte marítimo de pasajeros?

En cuanto al transporte marítimo de pasajeros, el **gráfico 54** muestra que, en los últimos años, especialmente desde 2014, el tráfico había crecido de manera muy notable. Este crecimiento se produce sobre todo en el tráfico asociado al

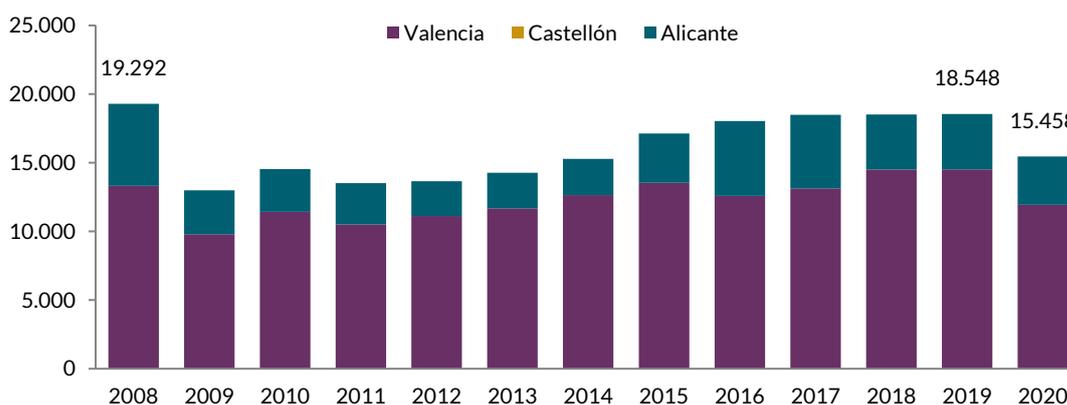
puerto de Valencia, ya que el tráfico en el puerto de Alicante es más estable y reducido. Nótese que, en un porcentaje muy elevado, este tráfico se trata de movimientos de pasajeros hacia las islas Baleares, tráfico alentado por el desarrollo del turismo en los últimos años. El efecto de la pandemia en este caso sí es enorme, pues la caída de pasajeros transportados es del 66,7%.

Gráfico 54. Evolución del transporte marítimo de pasajeros. C. Valenciana, 2008-2020 (miles de pasajeros)



Fuente: Puertos del Estado (2021) y elaboración propia.

Gráfico 55. Evolución del transporte aéreo de mercancías. C. Valenciana, 2008-2020 (toneladas)



Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana (2021) y elaboración propia.

¿Cómo ha afectado la pandemia al transporte aéreo de mercancías?

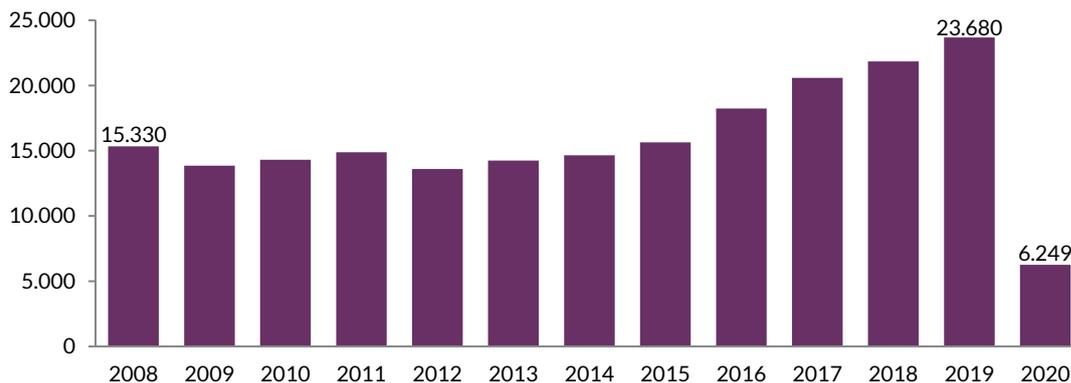
En cuanto al transporte aéreo de mercancías, el **gráfico 55** muestra que, después de la fuerte caída que se produjo en 2009 de un 32,6% en volumen de toneladas, el tráfico fue recuperándose lentamente hasta el año 2019. En todo caso debe destacarse que la caída en el 2020 del tráfico de un 16,7% es mucho mayor que la experimentada en el transporte de mercancías por carretera y por mar, de un 6,8% y un 2,6% respectivamente, como se ha visto. Asimismo, debe apuntarse la baja significatividad del sector aéreo de mercancías, pues apenas supone el

0,007% de las toneladas transportadas por carretera.

¿Cómo ha afectado la pandemia al transporte aéreo de pasajeros?

En cuanto al transporte aéreo de pasajeros el parón obligado por la pandemia sí ha producido una caída muy brusca de la actividad, lo que ha supuesto una caída del 73,6% de pasajeros transportados (**gráfico 56**). Esta caída responde al flujo de pasajeros contabilizado en los tres aeropuertos valencianos. Se pasó de un volumen de pasajeros en los aeropuertos

Gráfico 56. Evolución del transporte aéreo de pasajeros. C. Valenciana, 2008-2020 (miles de pasajeros)



Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana (2021) y elaboración propia.

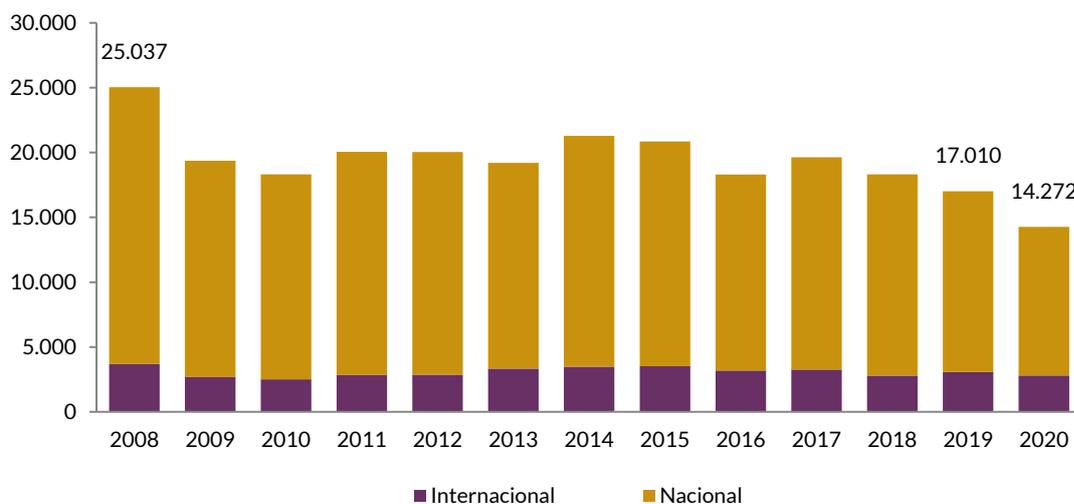
valencianos de más de 23,6 millones de pasajeros en 2019 a un movimiento de apenas 6,25 millones de pasajeros. Esto obviamente ha generado y sigue generando serias dificultades financieras a las aerolíneas que utilizan los aeropuertos valencianos.

¿Cómo ha afectado la pandemia al transporte ferroviario de mercancías?

Aunque no existe información desagregada a nivel regional sobre el tráfico ferroviario en 2020, en principio, puede suponerse que el

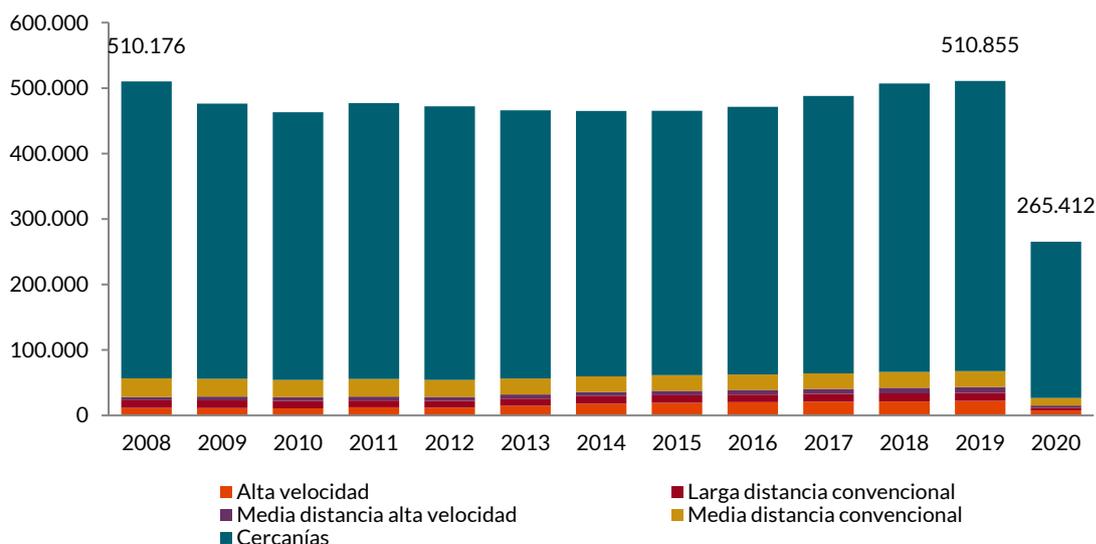
efecto a nivel del país no ha de ser muy diferente al producido en la Comunitat Valenciana. En todo caso, y a pesar de disponer sólo del dato nacional, el **gráfico 57** muestra que la caída global del tráfico de mercancías por ferrocarril del 16,1% en 2020 es claramente superior a la caída del transporte de mercancías por carretera, que ha sido del 6,8%. Parece evidente que el ajuste en la reducción del tráfico de mercancías se ha producido por el lado del ferrocarril y no por la carretera, que ha conseguido mejor mantener sus niveles de actividad.

Gráfico 57. Evolución del transporte ferroviario de mercancías. España, 2008-2020 (miles de toneladas)



Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana (2021) y elaboración propia.

Gráfico 58. Evolución del transporte ferroviario de pasajeros por tipo de transporte. España, 2008-2020 (miles de pasajeros)



Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad, y Agenda Urbana (2021) y elaboración propia.

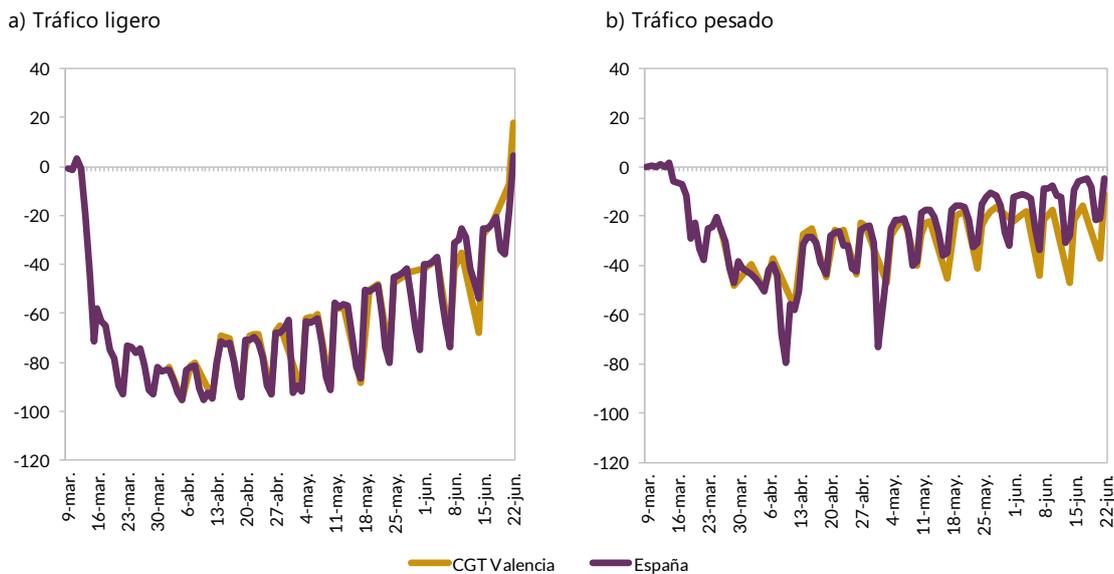
¿Cómo ha afectado la pandemia al transporte ferroviario de pasajeros?

Al igual que para el transporte ferroviario de mercancías, tampoco se dispone de información para la Comunitat Valenciana, por lo que la valoración deberá realizarse con datos nacionales. Como muestra el **gráfico 58**, la caída del tráfico de pasajeros por ferrocarril a nivel estatal en el año 2020 fue enorme en todos los ámbitos (cercanías, media y larga distancia y alta velocidad). La reducción del tráfico global de pasajeros fue del 48% en 2020, lo que indica el fuerte ajuste que ha soportado el operador RENFE como único proveedor de estos servicios.

¿Cómo ha afectado la pandemia al transporte de largo recorrido por carretera?

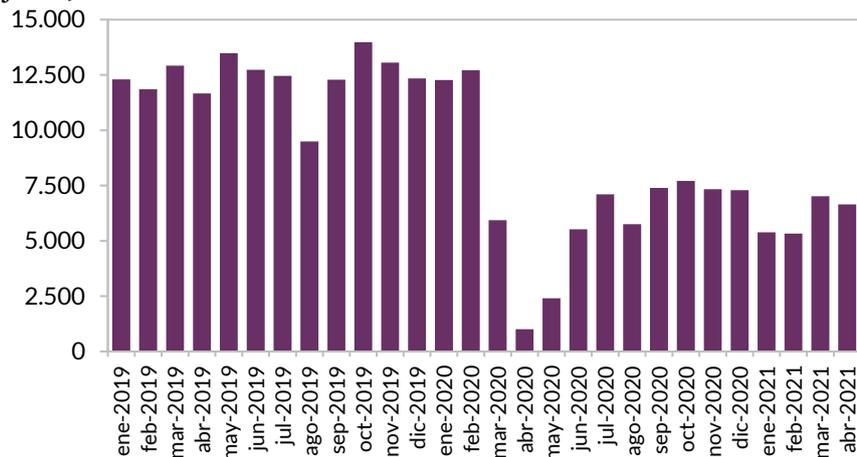
El **gráfico 59** proporciona evidencia sobre cómo fue la evolución del tráfico por carretera tanto del ligero como pesado desde el comienzo de la pandemia hasta fechas recientes, dado que las fuentes nos permiten acceder a este dato. Se trata de la variación porcentual de tráfico diaria comparando los datos del mismo día respecto a los datos del año anterior. Tanto a nivel nacional como de la Comunitat Valenciana el impacto es muy similar. El impacto más severo se produjo al comienzo de la pandemia (a comienzos de abril) con caídas del tráfico ligero cercanas al 100% y del tráfico pesado sobre el 80%. Se observa que de forma muy lenta los niveles de tráfico de 2021 han ido recuperándose y sólo se han conseguido restablecer los niveles de tráfico a finales de junio de este año.

Gráfico 59. Comparación de movimientos de largo recorrido de vehículos con un día equivalente. C. Valenciana y España, 9 marzo 2020 – 22 junio 2020 (porcentaje)



Fuente: DGT (2021).

Gráfico 60. Transporte urbano por autobús. C. Valenciana, enero 2019 – abril 2021 (miles de viajeros)



Fuente: INE (TV).

¿Cómo ha afectado la pandemia al transporte urbano por autobús?

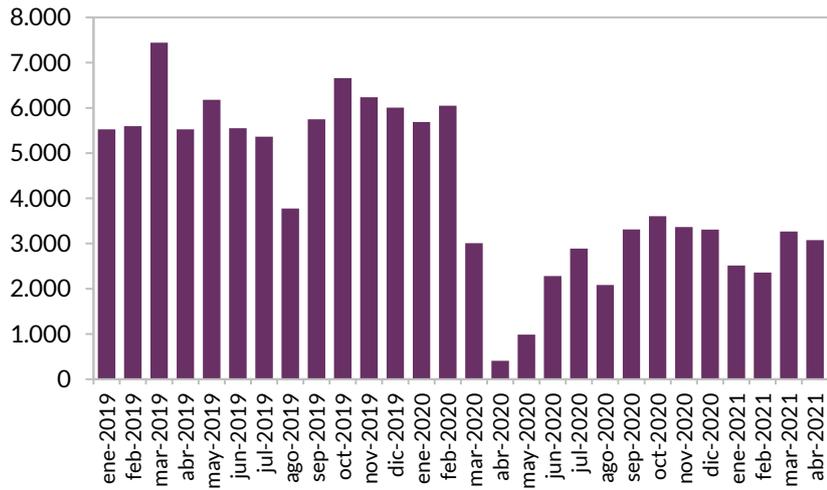
En el caso del transporte urbano por autobús el **gráfico 60** presenta la evolución del número de pasajeros que utilizaron el transporte urbano desde enero de 2019 a abril de 2021. Los datos muestran cómo el volumen de pasajeros pasó de cerca de 12 millones de pasajeros en abril de 2019 a apenas un millón en el mismo mes de 2020. En abril de 2021 los niveles de pasajeros se habían recuperado, pero a poco más de la

mitad del nivel de pre-pandemia, en torno a 6,5 millones de pasajeros.

¿Cómo ha afectado la pandemia al transporte por metro?

Respecto al tráfico por metro en la Comunitat Valenciana los comentarios son muy similares a los realizados para el tráfico urbano por autobús. Las caídas fueron brutales y la recuperación del tráfico en marzo, abril de 2021 se ha producido a unos niveles aproximados de la mitad a la situación previa a la pandemia (**gráfico 61**).

Gráfico 61. Transporte regular urbano por metro. C. Valenciana, enero 2019 – abril 2021 (miles de viajeros)



Fuente: INE (TV).

5. RESPUESTA EMPRESARIAL Y GRADO DE RESILIENCIA

A continuación, pasaremos a describir varios de los subsectores de transporte más vulnerables. Nos centraremos en la descripción de aquellos subsectores que claramente han mostrado más vulnerabilidad ante los efectos de la pandemia, enfatizando sobre todo los problemas y riesgos de las empresas privadas de transporte, cuya viabilidad se ha visto claramente amenazada. Seguidamente se llevará a cabo también una descripción sobre cómo las empresas se han adaptado y resistiendo ante esta coyuntura.

Para llevar a cabo este análisis, además de algunos datos estadísticos, usaremos la información que los expertos de cada uno de los sectores nos transmitieron en una serie de entrevistas.

5.1. *Empresas de transporte terrestre de mercancías*

a) Características del sector y situación previa al COVID-19

Se trata de un sector con el problema estructural de la dependencia de la relación comercial con los cargadores/clientes. Asimismo, como se ha visto anteriormente, es un sector muy atomizado con estructuras empresariales muy pequeñas y no excesivamente maduras, pues muchas empresas provienen de transportistas autónomos con camión propio que han ido creciendo

poco a poco, pero que siguen teniendo una media que no alcanza los 4 camiones por unidad empresarial. Esta estructura atomizada lo configura como un sector compuesto mayoritariamente de microempresas y pequeñas empresas con poca estructura de gestión y con las ineficiencias que se puedan derivar de su escaso tamaño.

El sector de transporte terrestre de mercancías venía de una situación relativamente buena. Tras haber superado la crisis, la buena evolución del sector había permitido incluso cierto saneamiento. Por tanto, el COVID-19 sorprendió a las empresas con una situación económica financiera saneada en términos de solvencia y endeudamiento y es por ello que el sector ha resistido bien la crisis del COVID-19 desde el punto de vista económico financiero.

A esta buena situación empresarial se unió un acusado descenso del precio del combustible a partir de marzo de 2020 que ha tenido un indudable efecto amortiguador, ya que la reducción del coste de los combustibles de hasta el 20% ha podido compensar la caída de la actividad de determinadas empresas. En este sentido, aunque haya caído la actividad la reducción del precio de los combustibles ha actuado de contrapeso, provocando un aumento de la

rentabilidad de las operaciones realizadas generando cierto optimismo en el sector. Sin embargo, la actual recuperación sostenida de los niveles de precios del combustible comienza a preocupar al sector al tener un efecto psicológico importante en tanto que es un «contador» diario del coste del servicio prestado, al ser el combustible, el factor de producción variable más importante.

Como se ha visto anteriormente la actividad no ha caído con carácter general, aunque el comportamiento de la actividad no ha sido homogéneo. Así, los sectores con caídas más abruptas de actividad desde los inicios de la crisis del COVID-19 son aquellos que son más dependientes de la movilidad. Sectores como los porta vehículos o los distribuidores de productos petrolíferos pararon completamente su actividad y muchos de ellos se vieron obligados a utilizar ERTE.

Por el contrario, hubo otros, como los de distribución alimentaria que trabajan para grandes cadenas de supermercados, que experimentaron importantes aumentos de la actividad, tanto que en algunos casos precisaron de los servicios de otras empresas dedicadas a otros procesos de distribución. Asimismo, también tuvieron importantes aumentos de actividad todos los distribuidores ligados al comercio electrónico, cuya actividad durante la pandemia se aceleró siguiendo la línea de un proceso que ya se estaba llevando a cabo de forma paulatina. En general, aunque en el conjunto del sector se haya perdido algo de actividad, ha habido importantes diferencias en los subsectores. Asimismo, los que han perdido actividad, con la caída del precio de los combustibles, han aumentado su rentabilidad, de tal forma que su rentabilidad haya incluso aumentado en 2020.

b) La respuesta de las empresas ante la pandemia

El sector de transporte terrestre de mercancías fue considerado esencial desde el primer momento, por lo que nunca se ha visto paralizado por ningún tipo de prohibición legal a su

actividad y no se han tenido que tomar medidas especiales.

Se trata de un sector que como consecuencia de su propia idiosincrasia tiene ciertos colchones naturales en su actividad que le han permitido adaptarse a las nuevas circunstancias sin reestructuraciones traumáticas. Así, el uso extendido de contratos temporales ha permitido la rápida adaptación a través de la no renovación de los contratos temporales que vencían sin necesidad de despidos. Asimismo, las empresas de mediano tamaño, que hacen mucho uso de autónomos en su actividad, han podido prescindir de la contratación de autónomos, evitando así la necesidad de hacer ERTE. Evidentemente, aunque muchas empresas no hayan precisado utilizar los ERTE, eso no significa que su actividad no haya sido afectada, pues la no contratación de los servicios de transportistas autónomos sí que ha afectado la actividad de terceros, que han cesado completamente la actividad y que también forman parte del sector.

A nivel de digitalización el sector ya estaba inmerso en el proceso y quizás la pandemia haya acelerado el proceso utilizando tecnologías renovadas que dieran más funcionalidades, por ejemplo, al seguimiento de los procesos de distribución. En cualquier caso, el sector no genera *per se* procesos tecnológicos, sino que es dependiente de lo que ya proveen los fabricantes de vehículos.

Los mayores avances se han producido en cuanto a la gestión de la unidad vehicular de información que el propio vehículo va generando (descargas en remoto sobre los tiempos de conducción, paradas, velocidad, etc.). Estos avances no son consecuencia de una respuesta de las empresas a la pandemia, sino fruto de una tendencia en el sector que ciertamente puede haberse acelerado durante la pandemia. Con todo, este avance en la digitalización supone una importante herramienta de gestión empresarial en la medida en que dicha información permite mejorar la eficiencia operativa al permitir la anticipación de la demanda, el control de la flota, el control de los costes de los combustibles, seguimiento de la carga en ruta, etc.

Asimismo, las empresas respondieron en un primer momento utilizando parcialmente el teletrabajo en las tareas administrativas y de gestión. Algo que los representantes del sector consideran como sorprendente, al ser un sector que suele estar muy ligado a la presencialidad por la propia gestión documental de la información y a la gestión de las incidencias. La pandemia y las restricciones de presencialidad unido a los incipientes avances en la digitalización han permitido comprobar que muchas tareas administrativas pueden realizarse a distancia. Con la finalización de las restricciones a la movilidad la mayoría de las empresas han vuelto a la presencialidad, pero en otras el teletrabajo no ha sido un paréntesis, sino que al ser parte de su evolución natural la pandemia ha servido para impulsar un proceso.

En lo referente a la respuesta financiera de las empresas, los representantes del sector afirman que no ha habido políticas públicas de impacto ni ayudas directas específicas del sector al ser un sector que ha mantenido razonablemente su actividad. Con todo se afirma que las medidas que ha tenido más impacto a nivel financiero son las siguientes:

- **ERTE:** Dado que el sector ha sido considerado como esencial y no ha visto paralizada su actividad, al principio se interpretó que las empresas del sector no tenían acceso a los ERTE. Sin embargo, en la medida en que algunos subsectores han tenido que paralizar completamente su actividad, el sector sí ha tenido acceso a los ERTE y han sido de gran ayuda.
- **Aplazamientos:** Se han utilizado los aplazamientos a las cuotas a la seguridad social y los aplazamientos de las cuotas de arrendamientos financieros de los vehículos (*leasing* y *renting*).
- **Préstamos ICO:** Los préstamos ICO han servido para generar liquidez, aunque se reconoce que en muchos casos han servido para sustituir la financiación existente con préstamos ICO con mejores condiciones.

En relación con la operativa diaria, como consecuencia de la pandemia, durante los primeros meses el sector sufrió escasez de materiales higiénico-sanitarios (mascarillas y guantes) que eran necesarios para su actividad o el cierre de las áreas de servicio. Asimismo, el subsector de mudanzas tuvo que lidiar con disparidad de ordenanzas municipales que regulaban el uso de la actividad. Asimismo, la pandemia y las estrictas medidas higiénico-sanitarias ha abierto el debate en el sector sobre si el responsable de la carga y descarga de la mercancía del vehículo es el propio conductor o, por el contrario, es el cliente. Si bien en determinados subsectores, como los porta vehículos o la descarga de hidrocarburos, donde tradicionalmente ha sido el conductor, los representantes del sector consideran que la descarga debe realizarla el cliente o, cuanto menos, estar regulada.

Se argumenta que la actividad del sector es el transporte, pero no la carga y descarga. El conductor tiene limitados sus tiempos de conducción y el tiempo de descarga no debería computarse como tiempo de conducción. La prohibición de carga y descarga por parte de los conductores es una petición sectorial desde hace tiempo. El sector quiere que se regule pues se producen abusos en determinadas actividades en el sentido de que el tiempo de descarga o no se computa y si se computa afecta al tiempo pautado para la conducción. Asimismo, hay que dirimir responsabilidades en caso de un accidente y se producen lesiones o se deteriora la mercancía.

c) Perspectiva futura del sector

Se trata de un sector criticado por ser su actividad contaminante, a la vez que causante de ruidos y congestión de tráfico. Esta circunstancia ha generado una secular predilección de las autoridades públicas por el transporte ferroviario, el cual se desea impulsar por su mayor sostenibilidad medio ambiental en detrimento del transporte por carretera. Sin embargo, esta sustitución es imposible en la medida en que siempre debe haber determinados momentos en el transporte de mercancías en las que será preciso el transporte por carretera.

En opinión de los representantes del sector se prevé en el futuro las siguientes transformaciones paulatinas:

- Aumento del comercio electrónico
- Digitalización progresiva
- Renovación de la flota hacia unidades más sostenibles
- Aumento de la carga máxima a 44 toneladas

El previsible aumento del comercio electrónico aumentará las necesidades de transporte por carretera, aunque la mercancía venga en barco o en tren. Asimismo, también aumentará el transporte de «última milla», lo que obligará a una redimensión y adaptación de los vehículos que han de entrar en las ciudades. Ello también exigirá cambios en las ciudades para hacerlas más amables y adaptadas a estos procesos de descarga de mercancías.

Respecto a la digitalización, aunque los avances son importantes, se prevé una continua evolución en la medida en que las empresas comprueben las ventajas de la gestión del ingente volumen de información generado por las unidades.

En cuanto a la sostenibilidad, se afirma que el sector camina hacia la reducción de las emisiones. En cumplimiento con las nuevas normativas europeas, los vehículos con los nuevos motores diésel generan un 85% menos de emisiones que los de hace 15 años. El avance en la reducción de las emisiones depende, no solo de la mejora continua de la tecnología, sino de la velocidad de renovación del parque de vehículos. Por tanto, para avanzar más rápido en la sostenibilidad se debe estimular con incentivos fiscales la renovación de los vehículos.

Paralelamente a los avances en la reducción de emisiones de los motores diésel se está produciendo emigración a otras tecnologías. En el caso de los vehículos pesados los motores eléctricos son a día de hoy inviables por el peso de las baterías. Por otra parte, el gas no ha tenido

una buena respuesta porque el diferencial de coste de la unidad no compensa la diferencia de precio de gas respecto del gasóleo. Probablemente la línea más prometedora para el futuro sea la del hidrógeno. En todo caso, se trata de un sector conservador que se irá moviendo en función de si existen facilidades, precios competitivos de los vehículos que compensen el cambio, reglamentaciones e incentivos fiscales para hacerlo.

Finalmente, en el corto plazo la dimensión de las unidades va a pasar a ser de 40 a 44 toneladas. Ello permitirá una reducción de los costes de transporte y la reducción de las emisiones. No obstante, los representantes afirman que para ello debería de homogeneizarse la normativa europea para que todos los países permitan 44 toneladas. El debate abierto reside en si será el conductor quien rentabilice ese aumento del 15% de la carga o será el cliente quien se verá beneficiado. En todo caso, esas cuatro toneladas extra se traducirían, en términos relativos, en menos camiones por la carretera, menos contaminación, menos viajes y puede que menos conductores en las empresas.

Sin embargo, el aumento de peso máximo a 44 toneladas aumentaría la competitividad del transporte de mercancías por carretera respecto al ferrocarril, circunstancia que ha hecho que en algunos países se esté frenando esta modificación al ser el ferrocarril un medio de transporte que se está promoviendo en todos los países y al que se pretende favorecer su competitividad relativa.

5.2. Empresas de transporte de viajeros

a) Características del sector y situación previa al COVID-19

Este sector agrupa a los operadores privados que prestan el servicio de pasajeros por carretera por autobús. Son operadores de diverso tamaño, que pueden operar tanto a nivel nacional, autonómico o incluso local. Existen tres líneas de negocio o actividad que presentan características diferentes:

- Servicio de transporte regular que atiende a líneas y rutas con un horario y frecuencia establecidos.
- Servicio de transporte regular de uso especial, como el caso del transporte escolar o el servicio de transporte de trabajadores para empresas.
- Servicio de transporte discrecional vinculado fundamentalmente al sector turístico y de ocio.

La situación del sector previa a la pandemia, salvo algunos problemas estructurales, era buena, especialmente por el auge que el sector turístico había desarrollado en los últimos tres-cuatro años. Ese auge obviamente derivó en un incremento muy notable del servicio de transporte discrecional.

Respecto a las líneas de actividad antes citadas, se debe señalar que el servicio de transporte regular experimentó una caída brutal a partir del 14 de marzo de 2020. En particular, en muchas rutas apenas se atendió un 5% de la demanda habitual. Con la suspensión del estado de alarma en el verano de 2020 hubo un reinicio de la actividad, básicamente en transportes metropolitanos y de corta distancia, y en menor grado en media y larga distancia. En la actualidad, el transporte metropolitano es el que ha recuperado mayor actividad, el transporte de media distancia se está en un 50-55% de la actividad prepandemia, y las líneas de largo recorrido apenas mantienen un 25%.

En el servicio de transporte regular de uso especial, la caída mayor se produjo en el transporte escolar, pues la demanda pasó a ser nula hasta el mes de septiembre. Y el de transporte de trabajadores sobrevivió algo mejor en función de la evolución de la apertura o cierre de las empresas asociadas. Por último, el servicio de transporte discrecional prácticamente cerró toda la actividad a partir del 14 de marzo de 2020, y apenas ha recuperado a fecha de hoy un 10-15% de su actividad. Es de esperar que este verano la mayor actividad turística permita una cierta revitalización de esta línea de actividad.

b) La respuesta de las empresas ante la pandemia

La mayoría de las empresas recurrió a los expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE). Solo la sección administrativa de los trabajadores pudo acogerse al teletrabajo. El resto del personal laboral (conductores, empleados de talleres, etc.) no tiene opción de teletrabajo, y una gran parte tuvo que acogerse a ERTE dada la ausencia de actividad empresarial.

Las empresas que sirven los tres tipos de negocio antes citados han intentado desviar la actividad hacia aquellas líneas que aseguraban un mayor nivel de demanda como los servicios de línea regular, intentando reducir los servicios de menor demanda como el transporte discrecional, que a lo largo de toda la pandemia ha sido el servicio que más ha sufrido.

A nivel financiero las empresas han recurrido a diferentes vías:

- Préstamos ICO: estos préstamos han sido una ayuda importante, si bien la tramitación y gestión de préstamos ha sido muy complicada y en ocasiones ha dificultado la gestión y concesión. También se ha de resaltar que, aunque las condiciones de los préstamos son ventajosas, la devolución de los préstamos es muy complicada dada la ausencia de actividad.
- Indemnizaciones por cese de actividad que la Administración Pública ha realizado a las empresas que prestan un servicio regular bajo un contrato o concesión administrativo. Esto se ha producido en rutas o servicios regulares, así como en contratos de transporte escolar con la administración. Cuando los contratos se han producido con entidades privadas, no se han podido establecer estas indemnizaciones.
- Ayudas directas exclusivas al transporte por pasajeros procedentes de la Consejería aprobadas en 2020. Estas fueron

de 3.000 euros por vehículos al servicio de transporte regular. Recientemente se ha aprobado también una ayuda al transporte discrecional, que ha sido el más desprotegido.

Un problema general de estas ayudas es la gestión administrativa por parte de las empresas, ya que en muchas ocasiones es difícil justificar la caída o cese de actividad. Una forma de salvar este problema es mediante la introducción de una declaración responsable que agilice la tramitación. En cuanto a las indemnizaciones, estas han conseguido mantener el pulso financiero a algunos operadores, pero en otras ocasiones han sido insuficientes.

El proceso de digitalización ha sido otra de las respuestas de las empresas, puesto que ha comenzado a generalizarse sobre todo en las grandes empresas, pero menos en las empresas de pequeño tamaño. Los procesos de venta telemática, de gestión de redes y ayudas a la explotación se están llevando a cabo en las grandes empresas fundamentalmente.

Por último, se ha de señalar que las empresas tuvieron que adaptarse a fuertes restricciones sanitarias. Por ejemplo, levantado el confinamiento la restricción de ocupación de los vehículos comenzó siendo de un 30% y posteriormente se fue suavizando. También la desinfección de vehículos, introducción de mamparas y nuevos sistemas de climatización con renovación del aire ayudaron a dar una mayor garantía sanitaria al sector, si bien, introdujo costes adicionales que las empresas debían soportar.

c) Perspectiva futura del sector

Se espera que una vez pase la pandemia el sector recuperará en torno a un 80-85% de la actividad, debido a la caída estructural en la movilidad que habrá provocado la pandemia. El teletrabajo y las compras *on line* son fenómenos que ya tienen un carácter estructural y provocarán una menor necesidad de movilidad.

Hay otro problema de carácter estructural que, ya era anterior a la pandemia, pero que esta lo

ha hecho más evidente. De cara a las concesiones de transporte público con la administración, debe existir una relación clara entre las necesidades reales por parte de la demanda y las posibilidades y recursos que ofertan los operadores. Este análisis debería reproducir un mapa razonable de concesiones de modo que se puedan clarificar aquellos servicios que puedan quedar clasificados dentro de las obligaciones de servicio público (OSP) y que la administración considera importante mantener.

En cuanto al problema de la mera supervivencia, es obvio que esta depende también de las características empresariales. Los operadores de mayor tamaño tienen más posibilidades de sobrevivir, en la medida que tienen mayores recursos. Los operadores más pequeños, generalmente autónomos, tienen muchas más dificultades. En este sentido, aunque es difícil de concretar, es de esperar que haya un cierto proceso de concentración empresarial al objeto de garantizar una mayor supervivencia empresarial.

Por último, se están abriendo nuevos retos que el sector tendrá que abordar y aprovechar. Aparte de la digitalización, el tema de la descarbonización es un reto importante para las empresas. En esta línea se proponen nuevos combustibles como los sistemas híbridos, eléctricos, hidrógeno, etc. que las empresas progresivamente habrán de implantar. A su vez, el personal tendrá que estar más cualificado en todas las actividades operativas, tanto en la conducción como en el mantenimiento y reparación de los vehículos.

5.3. Empresas de transporte aéreo

El sector del transporte aéreo de pasajeros es un mercado oligopolista en el que el número de aerolíneas es reducido, pero los problemas asociados al impacto del COVID-19 han sido comunes y generalizados a todas las compañías que operan en la Comunitat Valenciana.

a) Características del sector y situación previa al COVID-19

Como es conocido, el sector aéreo es un sector claramente dependiente del ciclo económico y

de las circunstancias internacionales que pueden afectar al sector (crisis de 2001 de la Torres Gemelas, crisis del SARS de 2003, o crisis financiera de 2008). Después de la muy difícil situación provocada por la crisis financiera de 2008, la gran mayoría de los operadores se había saneado gracias a una reestructuración acertada, y en últimos años anteriores a la pandemia habían conseguido recuperar una rentabilidad adecuada.

b) La respuesta de las empresas ante la pandemia

Con la introducción del estado de alarma el 14 de marzo de 2020 la actividad aeronáutica se paraliza totalmente, y únicamente a principios de junio comienza a retomarse algo de actividad en el sector. Esto provocó que las pérdidas para todos los operadores fueran extraordinarias. Para enfrentarse a esta situación las empresas diseñaron tres políticas básicas.

En primer lugar, se diseña una estrategia de preservación de la tesorería. Así, por ejemplo, desde el 20 de marzo todos los empleados entran en ERTE. Los ERTE fueron parciales dependiendo del nivel de bajada de actividad y cómo esta bajada afectaba a los diferentes colectivos de trabajadores. Así los pilotos y tripulación se ajustaron a ERTE de prácticamente el 100%, mientras que en otras líneas de actividades de trabajo (como los empleados de talleres, informáticos y los gabinetes jurídico y financiero) apenas fueron afectados por los ERTE dado que mantuvieron un nivel de actividad muy alto. En este sentido debe apuntarse que el servicio de mantenimiento de talleres de flota, que no solo se dedica a los propios aviones de la compañía, sino que mantiene contratos de mantenimiento con otras compañías regionales y operadores similares, ha permitido a las empresas conseguir unos recursos vitales para la supervivencia de la empresa. De hecho, se aprovechó este periodo de baja actividad para reforzar todas las tareas de preservación técnica de la flota.

Conforme la actividad se recuperaba en el servicio comercial de las empresas, los ERTE se

fueron ajustando y reduciendo de manera paulatina. En enero, febrero y marzo (a pesar de la segunda ola) se recuperó bastante actividad, y se estima que en junio se pueda alcanzar el 70% de la actividad. En el caso de los pilotos se corría el riesgo de perder la licencia por falta de horas de vuelo, por lo que se fueron ajustando las horas de vuelo a todos los pilotos para evitar estos problemas.

Se evitaron todos los gastos discrecionales, así como la eliminación de los contratos de trabajo temporales. En este apartado se renegociaron los contratos de leasing con los propietarios de los aviones. En particular se consiguió un diferimiento además de una renegociación de los pagos de los contratos además de eliminar de la flota los aviones más antiguos. También se redujeron los pagos a AENA por los parkings para los aparatos buscando aquellos que fuesen más económicos.

La segunda estrategia consiste en la generación de tesorería adicional, que se concretó en la consecución de créditos ICO (con un aval público del 70% del total de crédito). Posteriormente y debido a que los efectos de la pandemia se fueron consolidando con las diferentes olas, las compañías también recurrieron a las ayudas otorgadas por la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) a través del fondo de ayuda de emergencia a empresas estratégicas. Para ello, las empresas debían cumplir las condiciones para conseguir dichas ayudas, como haber conseguido beneficios en los seis años previos a la crisis. Nótese también que algunos operadores han debido continuar ofertando muchas de las obligaciones de servicio público (OSPs) como los vuelos a Baleares, además de satisfacer la demanda de conexión de pasajeros de conexión que han de ir a Barajas.

Por último, y como preparación para el regreso de la actividad, muchos operadores diseñaron un ajuste de su flota, negociaron una reducción de frecuencias y fomentaron aquellas líneas anexas de actividad de la empresa como los servicios de mantenimiento de aviones.

El tema de la digitalización ha sido otro de los aspectos que las empresas han desarrollado. Ya antes de la crisis, el sector estaba muy digitalizado en los diferentes ámbitos, fundamentalmente el comercial. El teletrabajo también se había comenzado a operar antes de la pandemia, lo cual fue una gran ventaja para la implementación forzosa que se tuvo que desarrollar. La vuelta al sistema presencial se ha realizado con turnos rotarios para reducir riesgos.

Las compañías tuvieron que aplicar las directrices de la Agencia Estatal de la Seguridad Aérea para reducir las aglomeraciones en los embarques y desembarques, distribución espaciada de los pasajeros en los asientos, obligatoriedad de mascarillas, EPIS, etc.

c) Perspectivas de futuro

Existe una tendencia a una excesiva culpabilización de emisiones medioambientales al sector aéreo, si bien, según datos de Eurocontrol, la aviación regional de menos de 500 km representa el 30% del total de los vuelos y el 4,7% del total de las emisiones.

Hay otro elemento a considerar que consiste en atender a la demanda de tránsito para el aeropuerto de Barajas y otros aeropuertos *hub* que necesariamente se van a desarrollar en el futuro. Esto se va a producir en paralelo al desarrollo de las líneas AVE que también significarán un impulso a este tipo de demanda de tránsito. De hecho, algún operador valenciano (como el caso de Air Nostrum) está participando en el lanzamiento del nuevo operador ferroviario, en sociedad con el operador italiano TRENITALIA.

Es de esperar que el proceso de consolidación aérea se va a seguir desarrollando en el futuro. Se espera que los viajes de negocio se resientan, pero que los vuelos turísticos recuperarán un nivel similar a los niveles previos a la pandemia. La gran incógnita es si la economía de las familias puede quedar deteriorada de manera notable y eso puede afectar a la demanda de transporte aéreo. En cualquier caso, los próximos

años serán complicados y todavía con un elevado grado de incertidumbre.

Por último, existen diferentes retos a los que inevitablemente se tendrá que enfrentar el sector. La sostenibilidad obligará a un esfuerzo en desarrollar alternativas como los motores eléctricos, promocionar el biofuel y seguir con los sistemas que reduzcan emisiones medioambientales.

5.4. Empresas de transporte marítimo de viajeros

a) Características del sector y situación previa al COVID-19

La situación del sector marítimo previa a la pandemia era bastante buena. El impulso turístico durante esos años favoreció en particular el crecimiento del tráfico de pasajeros en todas las líneas que conectan la Península con las Islas Baleares. La mayoría de las empresas ofrecen servicios de tipo Ro-Pax, lo que permite ofertar tanto servicios de pasajeros como de mercancía. En la actualidad las compañías ofrecen servicios entre Barcelona, València y Denia y las Islas Baleares, así como servicios entre islas. A parte también existen servicios entre Algeciras y el norte de África, así como una línea entre València y Argel.

A partir del 14 de marzo de 2020 el tráfico de pasajeros se paraliza y solo a partir del verano comienza lentamente a recuperarse. Antes de la llegada de la pandemia, de forma aproximada, existía una distribución al 50% entre pasajeros y mercancías, que se desequilibra totalmente con el estado de alarma. Eso ha implicado una caída en 2020 en la facturación de unos 100 millones de euros (que vienen a representar entre un 30-40% de la facturación total).

El tráfico marítimo de mercancías se considera una actividad esencial, lo que ha permitido que, a diferencia del tráfico de pasajeros, se haya mantenido relativamente estable. Este hecho también ha sido fundamental para que la empresa haya conseguido mantenerse en el mercado. Se ha de destacar que, en el caso de pasajeros, la actividad es claramente estacional,

pues los niveles de demanda son muy bajos a excepción del periodo vacacional (sobre todo los meses de julio y agosto) donde la demanda es muy alta. En ese sentido, en 2020 hubo una cierta recuperación del tráfico (aunque lejos de los niveles habituales de cualquier verano), pero se espera que el verano de 2021 permita acercarse mucho más a los mencionados niveles habituales.

Se ha de decir que los principales operadores mantuvieron el servicio en todas las líneas con algún ajuste en el número de frecuencias, pero el tráfico de mercancías se llevó a cabo con toda normalidad a pesar de la paralización del tráfico de pasajeros. Durante los meses más duros de la pandemia, los buques iban por debajo del 50% de capacidad puesto que solo se transportaba mercancías. Dado el carácter esencial de este transporte, la empresa decidió mantener la actividad en todas las líneas a pesar del coste económico que esto conllevaba.

En este sentido, muy recientemente han comenzado a entrar nuevos operadores en algunas líneas. En este sentido los nuevos operadores han entrado sin soportar los costes de mantener el servicio durante más de un año en condiciones económicas muy difíciles, además de haber recibido ayudas directas de sus gobiernos. Esto hace que la competencia no se produzca de manera simétrica entre las compañías.

b) La respuesta de las empresas ante la situación pandémica

A nivel financiero, las compañías acudieron a los préstamos ICO. Esto ha elevado la deuda de las empresas, pero les ha permitido recuperar liquidez a un coste asumible.

Como regla general las empresas también establecieron ERTE con muchos trabajadores a partir del 14 de marzo de 2020, y compensaron a los trabajadores para que pudieran mantener sus rentas durante este periodo. Los ERTE se fueron eliminando conforme la actividad de la empresa se iba recuperando, fundamentalmente con el tráfico de pasajeros. Además, se estableció un periodo de formación para todas

las tripulaciones que dejaron de trabajar, por lo que se aprovechó para fomentar la destreza y capacidad de nuevos trabajadores, y adaptarlos sobre todo a las nuevas tecnologías y digitalización

Como se ha hecho en muchos otros sectores, las empresas fomentaron el teletrabajo en todos los niveles de la administración y gestión de la empresa. Se repartieron los días entre el personal de modo que se alternasen por turnos días presenciales en la empresa con días de trabajo desde casa. Otro elemento que se ha impulsado con la pandemia ha sido la digitalización. Los sistemas de gestión, venta electrónica y por internet, y embarques se han digitalizado. Esto ya se llevaba haciendo, pero la pandemia ha impulsado este proceso en todo el sector.

En temas de prevención y seguridad se han desarrollado varios protocolos para garantizar la seguridad y la salud tanto de trabajadores como clientes. Esto se ha convertido en un punto fuerte para este tipo de operadores, puesto que para los pasajeros el transporte por barco permite garantizar distancias y viajar en condiciones de seguridad superiores a otros modos de transporte. El viajar con tu propio coche con un espacio amplio constituye un aspecto valioso para la empresa que los pasajeros valoran.

c) Perspectiva futura del sector

La entrada de nuevos operadores va a constituir un reto importante. Además del operador actual hay dos competidores nuevos, Grimaldi y MSC que van a entrar en València (València-Palma y València-Ibiza respectivamente). Grimaldi ha adquirido los derechos de la antigua Transmediterránea. Esto va a hacer que la competencia se va a establecer entre tres grandes operadores navieros con un elevado nivel de experiencia y capacidad en el sector. En todo caso, la entrada de estos nuevos operadores no ha sido consecuencia del COVID-19, sino que responde más bien a decisiones comerciales de los propios operadores. Esto va a constituir un escenario totalmente novedoso para el sector, y supone una

oportunidad y un reto a la vez que el sector ha de afrontar.

En este sentido la competencia, es de esperar, que permitirá un adecuado desarrollo del sector en condiciones de calidad y servicio. En términos de pasajeros se espera que la competencia será mayor. Esta se hará no solo en términos de precios, sino también en la calidad del servicio, sobre todo, en la rapidez del servicio. A su vez las empresas podrán competir con los nuevos modelos de barco cada vez más tecnológicamente avanzados, que a la vez que más rápidos, operan con combustible no fósil (gas natural licuado) y están fuertemente digitalizados. Este tipo de buques están en condiciones de ofertar un servicio claramente competitivo con el sector aéreo.

Existe un riesgo en el sector que consiste en que el nivel de oferta pueda ser excesivo, y por tanto el número de buques operativos sea muy alto respecto a la demanda existente. Los problemas medioambientales (aparte de la viabilidad económica de las empresas) pueden ser muy importantes si no se controla esta cuestión de algún modo.

Respecto a los cambios en los consumidores, hay un aspecto que los pasajeros están valorando mucho más con la pandemia. Los pasajeros valoran mucho poder viajar con el coche y poder hacerlo con la familia. La demanda turística está cambiando mucho, porque los turistas desean contratar una casa y poder hacer desplazamientos con seguridad con su propio coche. También en Baleares existe mucha segunda residencia de familias que viven habitualmente en la península, y que demandan viajar con su propio coche. Todo esto son aspectos que favorecen la demanda de transporte marítimo.

Un último aspecto que se ha de considerar es el hecho que, para garantizar el turismo y por tanto el tráfico, este se ha de ser sostenible y proporcionarse en unas condiciones que muestren la calidad del destino turístico y que no la degraden ni la perjudiquen. El hecho que el destino se mantenga en unas condiciones de sostenibilidad y calidad es la mejor garantía de que el

turismo pueda mantenerse en los próximos años, además de procurar y sostener la adecuada actividad económica que reporta un turismo de calidad.

5.5. Empresas de transporte marítimo (empresas navieras, consignatarias y estibadoras)

a) Características del sector y situación previa al COVID-19

Antes de la pandemia, el sector transporte marítimo a nivel internacional venía de una desaceleración en 2018 respecto del 2017 en el transporte por contenedores de casi un 2%, provocado por tensiones comerciales, el proteccionismo, el BREXIT, la guerra comercial EE. UU. – China, la transición económica china y su desaceleración, la recesión en economías emergentes, y una menor demanda de importaciones en países desarrollados. No obstante, las previsiones de crecimiento para el periodo 2019-2024 se estimaban en un promedio del 3,4%, impulsado por el crecimiento de los contenedores, los graneles secos y el gas.

La pandemia provocó una caída considerable y súbita de estas previsiones durante unos meses, pero con un repunte importante después de los primeros meses de la pandemia. De todos modos, existen unos desequilibrios derivados de los protocolos COVID-19 que llevaron a la situación actual de falta de equipo y espacio en las principales rutas, acompañado de un incremento en el nivel de fletes nunca visto.

b) La respuesta de las empresas ante la situación pandémica

A nivel productivo, la respuesta ha sido muy buena, se pusieron todos los recursos para poder suplir los primeros impactos de la pandemia (miles de contenedores parados en los puertos como consecuencia del cierre de los comercios) y esos mismos recursos, con la situación algo normalizada, continuaron dando servicio, si bien hubo que adaptarse a la nueva realidad utilizando el teletrabajo y acelerando procesos de digitalización.

A nivel financiero el sector no necesitó de estímulos externos, dado que contrariamente a lo esperado hubo un crecimiento final de la demanda que permitió el año 2020 cerrarlo en positivo, pese a todo lo ocurrido y a las inversiones realizadas para poder dar seguridad a los empleados. El año 2021 continúa con buenas perspectivas económicas, pero a su vez con un aumento de los riesgos, ya que las subidas de los fletes provocan riesgos elevados que hacen que se estén tomando medidas (análisis de crédito a los clientes).

Las empresas han adoptado de forma adecuada el sistema de teletrabajo que progresivamente se ha ido adaptando a las condiciones sanitarias. Se ha fomentado también el comercio electrónico (las videoconferencias han hecho posible mantener el contacto comercial y se han desarrollado plataformas nuevas para hacer más fácil la interacción de nuestros clientes). El proceso de digitalización junto a la implantación de sistemas de información o TIC se han generalizado (mejorado todas nuestras plataformas de comercio electrónico y página web).

Dado que se trata de un sector muy tecnológico y que todos los sistemas de comunicación e información estaban muy digitalizados, apenas se han producido incidencias sanitarias importantes en las empresas.

A nivel financiero, dado que las empresas (en general) han conseguido mantener niveles de actividad aceptables, no ha sido necesario acudir a los sistemas de ayuda habilitados por las administraciones públicas (créditos ICO y otro tipo de ayuda como el plan Resistir, etc.).

c) Perspectiva futura del sector

En los próximos años existen ciertos retos que ha de afrontar el sector relacionados con el cambio climático, interrupción del comercio de ciertos productos (hierro, soja, etc.), el exceso de flota y la entrada en vigor de la normativa OMI 2020 y su impacto sobre costes para adaptar los buques a la normativa. Asimismo, se debe abordar inexcusablemente la transformación del sector, tecnológica (digitalización), integración

vertical, descarbonización, etc. Todo esto va a requerir cada vez más de un personal más cualificado.

La concentración empresarial ya era un fenómeno prepandemia, y es de esperar que continúe dicho proceso. Al igual ocurre con los procesos de integración vertical (fusión de navieras con terminales de carga).

5.6. Empresas de logística

a) Características del sector y situación previa al COVID-19

Se entiende por la logística toda la cadena que incluye las empresas que ofertan servicios de almacenamiento, distribución y transporte a todos los niveles, como el transporte de largo recorrido entre los puntos de salida y recogida del producto o el llamado transporte de última milla (que consiste en el transporte desde el punto de recogida al cliente final).

La situación del sector antes de la pandemia era, en su conjunto, buena para las empresas de logística. Como problema estructural (previo también a la pandemia) se puede decir que se trata de un sector con poca profesionalización desde el punto de vista empresarial. Este problema está relacionado con las dificultades laborales que se han producido fundamentalmente en las empresas que sirven el transporte de la última milla. Existe un vacío legal importante que tiene que ver con la discusión acerca de si los trabajadores debe ser autónomos o empleados por cuenta ajena. Existe por tanto una asimetría en la relación laboral dentro del sector que le está perjudicando notablemente. Por otra parte, las empresas encargadas del almacenamiento y transporte logísticos a niveles más amplios, distintos a la última milla, suelen ser empresas de un cierto tamaño relacionadas en muchas ocasiones con el comercio internacional.

La pandemia ha introducido algunas dificultades en el sector, si bien el denominado transporte de última milla ha mejorado su nivel de actividad y facturación, aunque debido a los problemas mencionados la rentabilidad apenas

ha mejorado. En todo caso, se puede afirmar que el sector en su conjunto ha conseguido mantenerse, debido a que el transporte de mercancías era en muchos casos un transporte caracterizado como esencial. El área de negocio que lo ha pasado peor ha sido el ámbito de transporte internacional, puesto que tenían dificultades para cargar mercancías en los tráficos de retorno.

b) La respuesta de las empresas ante la situación pandémica

A nivel interno, muchas empresas se han acogido a los préstamos ICO, puesto que no han dejado de ser una ayuda financiera en bastantes casos.

Por lo general, apenas ha habido necesidad de ERTE en el sector, dado que los niveles de actividad se han mantenido relativamente. La compra *online* también ha crecido de manera importante, lo cual ha ayudado a las empresas de la logística. En todo caso, los problemas de rentabilidad se circunscriben sobre todo al ámbito más local de la cadena de transporte, puesto que el transporte relacionado con la logística del comercio internacional que gestionan las empresas transitarias ha sufrido menos el golpe de la pandemia.

El proceso de digitalización se ha impulsado gracias a la pandemia, especialmente en el ámbito de las transitarias y empresas de mayor tamaño y mayor profesionalidad.

c) Perspectiva futura del sector

En muchos ámbitos de la logística se superpone el servicio al cliente a la rentabilidad de la empresa, lo cual puede constituir un problema importante. El transporte de última milla se encuentra muy automatizado, mientras que el resto de la cadena logística tiene una mayor dimensión y profesionalidad. Esta circunstancia no se espera que cambie en el futuro. El cambio a la tecnología eléctrica en los vehículos es un desafío importante, puesto que por el momento la implantación de esta nueva tecnología conlleva todavía dificultades importantes para poder ofrecer un servicio de transporte eficaz.

A continuación, y de una forma esquemática, los siguientes cuadros presentan de una forma esquemática, para cada uno de los subsectores de transporte, el punto de partida, el impacto del COVID-19, así como la respuesta empresarial y los retos y desafíos a los que las empresas de transporte habrán de afrontar en los próximos años.

Transporte de mercancías por carretera

Punto de partida	Impacto COVID-19
<ul style="list-style-type: none"> - Sector altamente atomizado: autónomos y pequeñas empresas - Situación relativamente saneada antes del COVID-19 - Sector altamente dependiente del precio del combustible 	<ul style="list-style-type: none"> - La caída global del tráfico fue en 2020 del 6,8%, si bien de manera heterogénea: <ul style="list-style-type: none"> • Sectores muy dependientes de la movilidad (como porta-vehículos o distribuidores de productos petrolíferos) cayeron mucho • Sectores como la distribución de productos agroalimentarios o de comercio-electrónico incluso aumentaron su nivel actividad
Capacidad de respuesta	Obstáculos y desafíos
<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de empleos temporales y servicios de autónomos - Uso de ERTE solo en servicios con una caída significativa de actividad - Utilización de préstamos ICO - En algunos casos se negociaron aplazamientos (cuotas a la Seguridad Social o en los arrendamientos de los vehículos) - Aumento del comercio electrónico y digitalización progresiva 	<ul style="list-style-type: none"> - Renovación de la flota hacia unidades más sostenibles (sustitución progresiva del combustible fósil) - Aumento de la carga máxima a 44 toneladas

Transporte de pasajeros por carretera

Punto de partida	Impacto COVID-19
<ul style="list-style-type: none"> - Situación saneada previa al COVID-19 - Sector diferenciado por tipo de actividad con empresas de distinto tamaño - En mayor o menor grado, todas las empresas han sido muy afectadas por el COVID-19, especialmente el discrecional 	<ul style="list-style-type: none"> - Sector muy perjudicado - A junio de 2021 el transporte metropolitano es el que ha recuperado mayor actividad, el de media distancia está en un 50-55% de la actividad prepandemia, y las líneas de largo recorrido apenas mantienen un 25-30% - Dificultades añadidas en las diferentes olas
Capacidad de respuesta	Obstáculos y desafíos
<ul style="list-style-type: none"> - Uso generalizado e inevitable de ERTE - Uso de todo tipo de instrumentos financieros: préstamos ICO, indemnizaciones por ceses de actividad y ayudas directas - Dificultades administrativas y retrasos en la gestión de los instrumentos financieros - Digitalización progresiva 	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptación a la compra <i>online</i> y al teletrabajo. - Definición más apropiada de las necesidades de movilidad en este sector - Renovación de la flota hacia unidades más sostenibles (sustitución progresiva del combustible fósil) - Tendencia hacia un cierto crecimiento en el tamaño empresarial

Transporte aéreo de pasajeros

Punto de partida	Impacto COVID-19
<ul style="list-style-type: none"> - Se trata de un mercado oligopolista con bajo número de empresas - Sector con buenas perspectivas de crecimiento antes del COVID-19 - Sector muy sensible al crecimiento económico y al turismo 	<ul style="list-style-type: none"> - La actividad cayó de manera muy brusca, un 73,6% para todo 2020 - Impacto sobre la rentabilidad muy acusada, aunque se siguen manteniendo líneas y servicios básicos
Capacidad de respuesta	Obstáculos y desafíos
<ul style="list-style-type: none"> - Uso generalizado de ERTE, aunque adaptado al nivel de actividad - Uso de todos los instrumentos financieros disponibles (préstamos ICO; ayudas otorgadas por la SEPI) - Renegociación de los pagos por contratos de leasing con los propietarios de los aviones - Ajuste en los niveles de servicio y oferta de las empresas - Desarrollo de actividades anexas como los servicios de mantenimiento de las flotas 	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptación progresiva a flotas cada vez menos contaminantes - Fuerte competencia con otros modos, sobre todo, el AVE - Problemática en vuelos de corto radio que atienden la demanda de los aeropuertos <i>hub</i> - Procesos de consolidación y fusión en el sector

Transporte marítimo de pasajeros

Punto de partida	Impacto COVID-19
<ul style="list-style-type: none"> - Se trata de un mercado oligopolista - Industria muy sensible a la evolución del turismo - Situación previa al COVID-19 saneada con expectativas de crecimiento y entrada de nuevos operadores - Los buques combinan transporte de pasajeros y mercancías 	<ul style="list-style-type: none"> - La actividad cayó de manera muy brusca, aunque desigual, pues es mucho más acusada en pasajeros que en mercancías - Caída del 66,7% de tráfico en 2020 - Se mantienen líneas y servicios básicos
Capacidad de respuesta	Obstáculos y desafíos
<ul style="list-style-type: none"> - Uso de ERTE que se eliminan con los aumentos de actividad - Uso de préstamos ICO - Procesos de digitalización y teletrabajo progresivos 	<ul style="list-style-type: none"> - Entrada de nuevos operadores en un contexto de creciente competencia - Riesgo de daños medioambientales en el destino, sobre todo, Islas Baleares - Introducción de nuevas tecnologías y sustitución de combustible fósiles - Adaptación a los cambios en la demanda y el nuevo modelo de turismo

Transporte marítimo de mercancías (navieras y consignatarias)

Punto de partida	Impacto COVID-19
<ul style="list-style-type: none"> - Se trata de un sector muy sensible a las condiciones que afectan al comercio internacional - Las previsiones de crecimiento para 2019-2024 se estimaban en un promedio del 3,4% 	<ul style="list-style-type: none"> - La actividad cayó de manera repentina y súbita al comienzo de la pandemia - La actividad repuntó rápidamente y de forma acelerada, de modo que el impacto global ha sido relativamente pequeño (caída de un 2% en 2020) - Subidas importantes de los fletes
Capacidad de respuesta	Obstáculos y desafíos
<ul style="list-style-type: none"> - No se necesitaron instrumentos externos de financiación. - Tampoco se necesitaros ERTE salvo de manera puntual - Se avanzó en el proceso de digitalización y teletrabajo 	<ul style="list-style-type: none"> - Cambio climático y sostenibilidad - Interrupción del comercio de ciertos productos (hierro, soja, etc.) - Problemas relacionados con el exceso de flota - Transformación tecnológica - Concentración empresarial e integración vertical en el sector

Empresas de logística

Punto de partida	Impacto COVID-19
<ul style="list-style-type: none"> - Se trata de un sector muy diferenciado, con empresas de diferente tamaño y capacidad empresarial - La situación previa al COVID-19 era relativamente buena 	<ul style="list-style-type: none"> - La actividad, a pesar de una caída repentina, recuperó rápidamente sus niveles de actividad - El transporte de «última milla» ha incrementado sus niveles de actividad - El transporte internacional es el que más ha sufrido la caída de actividad. - Los aumentos de actividad no se traducen en aumentos de rentabilidad
Capacidad de respuesta	Obstáculos y desafíos
<ul style="list-style-type: none"> - No se necesitaros ERTE salvo de manera puntual - Algunas empresas con más dificultades acudieron a préstamos ICO - Adaptación a la compra on-line y avance en el proceso de digitalización 	<ul style="list-style-type: none"> - Sector en la última milla muy atomizado con problemas de rentabilidad - Problemas legales en la relación laboral para muchas empresas en el transporte (sobre todo) de última milla - Sostenibilidad ambiental e implantación de vehículos eléctricos



6. CONCLUSIONES

El sector transporte es uno de los sectores más relevantes en la economía valenciana, tanto por su importancia cuantitativa como en cuanto a su carácter estratégico. Este informe analiza la situación del sector, el impacto del COVID-19, la evolución reciente y perspectivas de futuro del agregado del sector y de los diferentes subsectores que lo integran: transporte terrestre, marítimo, aéreo y actividades anexas al transporte. El informe utiliza tanto fuentes públicas y privadas como información cualitativa procedente de entrevistas personales con representantes de cada uno de los subsectores. Las principales conclusiones son las siguientes:

- El sector transporte aporta el 3,9% del valor añadido y el 4,1% del empleo en la Comunitat Valenciana. En España aporta el 4,5% del VAB y el 4,2% del empleo. El subsector del transporte terrestre es el más importante, representando el 50,2% del total del sector transporte, seguido del sector de almacenamiento y actividades anexas al transporte (41,6%), el transporte aéreo (6,7%) y el marítimo (1,6%).
- El transporte da empleo a 82 mil personas en la Comunitat Valenciana. El empleo generado es mucho más estable y con menor proporción de personas ocupadas con jornada a tiempo parcial que en el conjunto de la economía valenciana. No obstante, es un sector poco intensivo en capital humano en donde solamente el 29,6% de los ocupados

en el transporte han completado estudios superiores. Pese a ello, el sector presenta un alto grado de sobrecualificación, pues la proporción de ocupados con estudios superiores en el sector de transporte en la Comunitat Valenciana (29,6%) es mucho mayor que el porcentaje de trabajadores en ocupaciones altamente cualificadas (9,1%).

- El sector transporte en la Comunitat Valenciana contaba en 2020 con 16.323 empresas, representando el 4,4% del total de empresas, de las cuales la mayoría son de transporte terrestre (86,2%). El 99,1% de las empresas son pymes de menos de 50 trabajadores. El reducido tamaño medio empresarial (20 empleados por empresa) condiciona la capacidad de resistencia del sector para hacer frente a crisis económicas como la actual, pero también influye en aspectos relacionados con la competitividad empresarial, la rentabilidad y su resistencia/vulnerabilidad financiera.
- El transporte valenciano es ligeramente menos competitivo que el conjunto de la economía valenciana y mucho menos competitivo que la media del sector en España. Tan solo el 61,8% del VAB del sector se concentra en empresas de alta y media-alta competitividad, frente a un 81,7% en la media del sector en España.
- El nivel de productividad del trabajo del sector en la Comunitat Valenciana (56.100

- euros por trabajador) es muy inferior al del sector en España (79.400 euros por trabajador), si bien se trata de un sector generalmente más productivo que la media de la economía valenciana (49.700 euros por trabajador). Esta menor productividad y competitividad empresarial del transporte valenciano se traduce en una menor rentabilidad de las empresas valencianas de transporte (5% de rentabilidad económica) en relación con sus homologas españolas (5,9%). Con todo, la rentabilidad del sector es parecida a la del conjunto de la economía (4,9%).
- Los datos analizados revelan que el sector transporte valenciano presenta unos niveles de endeudamiento similares a los de la media de España. Asimismo, los niveles de liquidez y de solvencia a largo plazo de las empresas de transporte valencianas son muy similares a la media del sector en España, indicando que la capacidad de las empresas de transporte valencianas para pagar sus deudas sin incurrir en tensiones financieras es muy similar a la de las españolas.
 - Las estimaciones sobre el impacto del COVID-19 sobre el sector del transporte indican que la caída del VAB en el sector (sobre un 25% en 2020) ha sido mucho más relevante que para el agregado de la economía (del 11%). No obstante, dada la heterogeneidad del sector, el tráfico de pasajeros se ha visto mucho más afectado que el tráfico de mercancías. En el caso de las mercancías, el transporte se consideró básico como forma de garantizar productos básicos, como los agroalimentarios o materias primas o inputs imprescindibles para la actividad económica.
 - Dentro del sector de pasajeros, el transporte aéreo, el transporte por carretera y el marítimo fueron los más perjudicados por la pérdida de actividad. A la caída por el COVID-19, la enorme dependencia de estos sectores del turismo ha añadido un elemento más de dificultad e incertidumbre en la recuperación de estos sectores.
 - En el ámbito de las mercancías, el transporte por carretera fue el más afectado, mientras que el sector marítimo consiguió mantener sus niveles de actividad. No obstante, dentro del sector del transporte por carretera también existen divergencias, pues las empresas más dependientes de la movilidad fueron más perjudicadas. En cambio, los sectores asociados a la logística y, sobre todo, al denominado «transporte de última milla», vieron incluso aumentar su nivel de actividad.
 - Las empresas más afectadas, especialmente las vinculadas al tráfico de pasajeros, tuvieron que adoptar importantes medidas de ajuste a la vez que recurrir a todo tipo de instrumentos para garantizar la viabilidad de las empresas. El uso de ERTE ha sido una estrategia común que ha permitido salvaguardar los niveles de empleo. Por otro lado, los préstamos ICO y las ayudas directas también han permitido obtener un nivel de liquidez necesario.
 - La crisis del COVID-19 ha impulsado algunos procesos que pueden beneficiar al comportamiento productivo de las empresas. Los procesos de teletrabajo y, sobre todo, de digitalización pueden servir para promover el ámbito comercial, así como facilitar muchos de los procesos de administración y gestión de las empresas.
 - Por último, las empresas de transporte se encuentran ante importantes retos. El reto de la sostenibilidad ambiental y la adaptación de los procesos productivos en el transporte a otros menos contaminantes y más respetuosos con el medio ambiente es uno de ellos. Por otra parte, el cambio a los nuevos procesos tecnológicos, la adaptación a nuevos vehículos más eficientes y ecológicos y la formación adecuada de los trabajadores para gestionar todos estos nuevos procesos son retos a los que el sector del transporte habrá de enfrentarse en un futuro inmediato.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BANCO DE ESPAÑA (2020a). «Proyecciones macroeconómicas de la economía española (2020-2022): contribución del Banco de España al ejercicio conjunto de proyecciones del Eurosistema de junio de 2020». Informes de proyecciones de la economía española. Madrid, junio.

___ (2020b). «Proyecciones macroeconómicas de la economía española (2020-2022): contribución del Banco de España al ejercicio conjunto de proyecciones del Eurosistema de diciembre de 2020». Informes de proyecciones de la economía española. Madrid, diciembre.

BUREAU VAN DIJK. Sistema de Análisis de Balances Ibéricos (SABI). Base de datos distribuida por Bureau van Dijk (Electronic Publishing). Disponible en DVD (mazo de 2021).

DGT (Dirección General de Tráfico). Actualidad COVID-19 en DGT. Madrid: Ministerio del Interior. Disponible en: <https://www.dgt.es/es/covid-19/> [consulta: julio de 2021].

INE (Instituto Nacional de Estadística). Contabilidad nacional España (CNE). Madrid. Disponible en:

https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736177057&menu=ultiDatos&idp=1254735576581 [consulta: julio de 2021].

___ . Contabilidad regional de España (CRE). Madrid. Disponible en: https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176628&menu=ultiDatos&idp=1254735576581 [consulta: julio de 2021].

___ . Encuesta de Población Activa (EPA). Madrid. Disponible en: https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176918&menu=ultiDatos&idp=1254735976595 [consulta: julio de 2021].

___ . Estadística de transporte de viajeros (TV). Madrid. Disponible en: https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176906&menu=ultiDatos&idp=1254735576820 [consulta: julio de 2021].

___ . Estadística Estructural de Empresas (EEE). Madrid. Disponible en: https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/categoria.htm?c=Estadistica_P&cid=1254735576550 [consulta: julio de 2021].

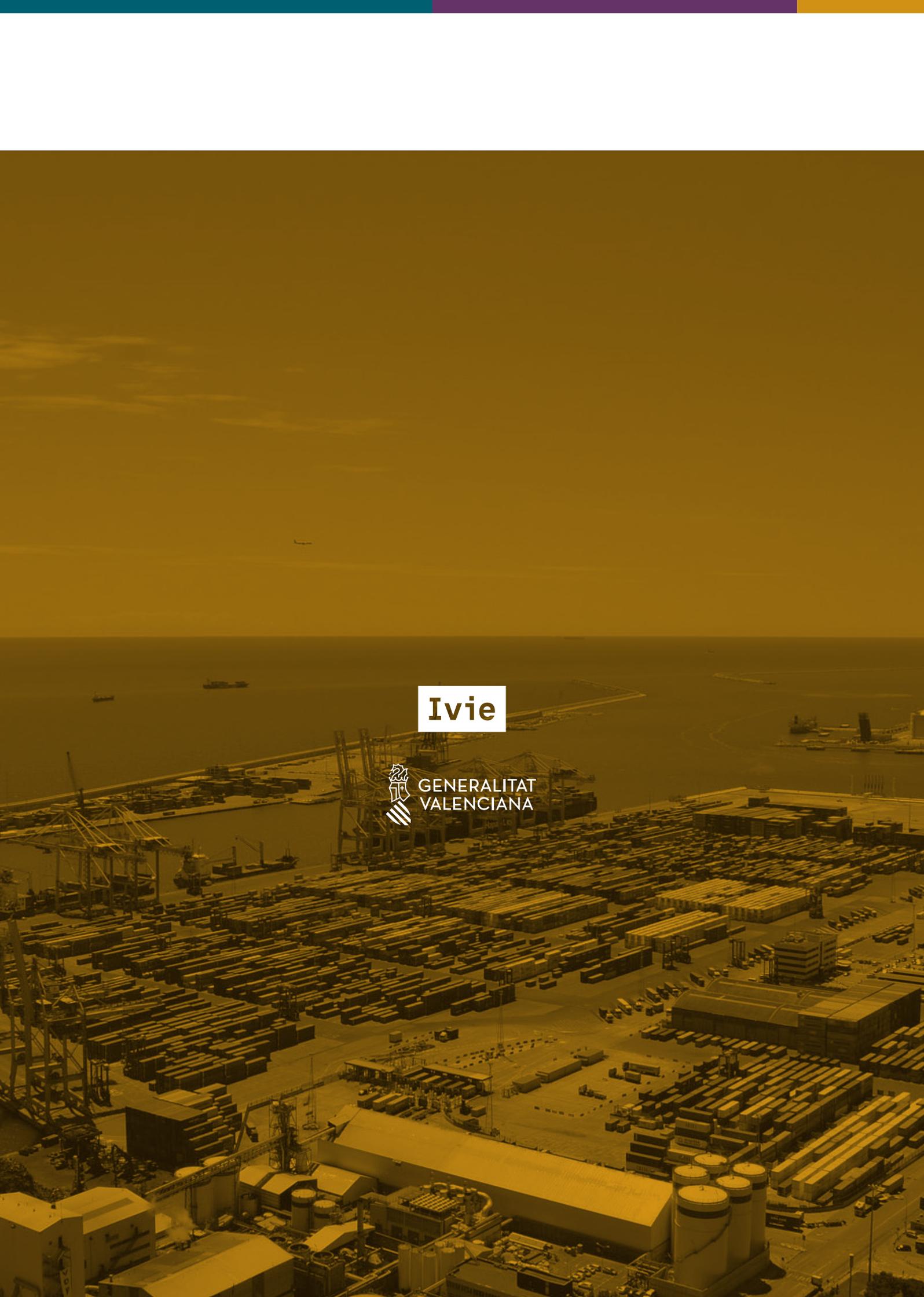
___ . Explotación estadística del directorio central de empresas. DIRCE. Madrid. Disponible en: https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736160707&menu=ultiDatos&idp=1254735576550 [consulta: julio de 2021].

IVIE (Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas) y BANKIA. Observatorio GECE. València. Disponible en: <https://www.observatoriogece.es/> [consulta: julio de 2021].

MAUDOS, J., C. MÍNGUEZ y F. PASCUAL (2021). *Impacto económico de la COVID-19 en la Comunitat Valenciana: Desagregación por ramas de actividad*. València: Generalitat Valenciana (Informe Entregable n.º 1/2021).

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA. Observatorios y estadísticas. Transporte. Madrid. Disponible en: <https://www.mitma.gob.es/informacion-para-el-ciudadano/informacion-estadistica/transporte> [consulta: julio de 2021].

PUERTOS DEL ESTADO. Estadísticas tráfico portuario. Estadística Mensual. Madrid: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Disponible en: http://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/estadistica_mensual.aspx [consulta: julio de 2021].

An aerial photograph of a large port terminal, likely a container yard, with a golden-yellow color overlay. The terminal is filled with numerous stacks of shipping containers. In the background, the sea is visible with several ships and a small airplane in the sky. The overall scene is industrial and maritime.

Ivie



GENERALITAT
VALENCIANA