

La actividad económica

Empresas productoras de bienes:

- **extractivas:**

Son aquellas que extraen los bienes de la naturaleza, que posteriormente utilizaran otras empresas. (Agrícolas, ganaderas, mineras, pesqueras)

- **fabriles o manufactureras:**

Son las empresas que transforman las materias primas mediante procesos industriales en otros productos elaborados.

Empresas de prestación de servicios:

Son aquellas que ofrecen al consumidor el disfrute de una actividad

- **empresas de distribución: (transportes)**

Los transportes y las comunicaciones constituyen un sector económico de gran importancia que ocupa a 6 millones de personas en la UE y representa el 7% de su PIB.

Desde su creación, la Comunidad Europea reconoció la importancia de disponer de una estructura integrada de transportes en todo el territorio comunitario. Con este fin, la Comunidad se dotó de una política común de transportes para los transportes terrestres (carretera y ferrocarril) y marítimos (fluviales y marítimos) que, en los años 70, se amplió también, al transporte aéreo.

El objetivo de la política de transportes es garantizar la movilidad de las personas y de las mercancías en el mercado interior europeo y también desde y hacia terceros países, así como optimizar los dispositivos técnicos y organizativos para facilitar el transporte de personas y de mercancías, respetando el medio ambiente. Estos objetivos se deben conseguir mediante la mejora de la seguridad, la reducción del ruido y la contaminación y la promoción de la protección del medio ambiente.

El transporte es uno de los sectores que contribuyen de manera más clara a la creación de un mercado interior sin fronteras en la Unión Europea. Sin una red de transportes eficaz, dos de los principios básicos de la Comunidad no serían una realidad: la libre circulación de personas y la de mercancías.

El transporte por carretera

El transporte de mercancías por carretera ha aumentado en un 20% desde 1970 a 1990 en relación al conjunto de los transportes en el interior de la Comunidad.

El mercado interior del transporte por carretera

Las medidas comunitarias en el sector del transporte terrestre tienen por objetivo la **integración de los mercados nacionales de transportes en un mercado común** (mercado interior europeo), así como el **buen funcionamiento del sistema de intercambios de productos y servicios en el interior de la UE**.

En este sentido, a partir de 1968, la normativa comunitaria sobre la libre circulación de los trabajadores en el

interior de la Comunidad Europea también se aplica a los transportes terrestres, así como la normativa sobre la libertad de establecimiento y el reconocimiento mutuo de diplomas y de certificados de los transportistas de carretera.

Con la entrada en vigor del Acta Única Europea en 1986, el Consejo de Ministros adoptó las medidas necesarias para liberalizar el mercado interior de los transportes de mercancías; es decir: garantizar el acceso al mercado de los transportes de mercancías; el régimen de admisión de los transportistas no residentes al transporte nacional por carretera (cabotaje de mercancías) y la libertad de prestación de servicios antes del 30 de junio de 1998. La libre prestación de servicios en el transporte internacional de viajeros por carretera entró en vigor el mes de marzo de 1992.

El transporte por ferrocarril

El ferrocarril fue el medio de transporte más importante hasta los años 60, en que fue relegado por el automóvil. A inicios de los años 90, el transporte por ferrocarril representaba el 15% del tráfico interior de mercancías en la Comunidad, mientras que 20 años antes representaba el doble.

La organización sectorial del mercado del transporte por ferrocarril

En 1969, el Consejo adoptó el *Reglamento 1191/69, relativo a la acción de los estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público (DOCE L-156, de 28/6/1969)* y el *Reglamento 1192/69, sobre las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas de los ferrocarriles (DOCE L-156, de 28/6/1969)*. En 1983, se proclamó la autonomía comercial de los ferrocarriles en cuanto a la gestión del tráfico internacional de pasajeros y equipajes.

La aparición de los trenes de gran velocidad como el TGV, a inicios de los años 90, impone la liberalización de este mercado. En 1991, la *Directiva 91/440/CEE, relativa al desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DOCE L-23708/1991)*, pretende garantizar la transparencia de las relaciones entre los ferrocarriles y el poder público, así como asegurar la independencia financiera, administrativa, económica y contable de las empresas ferroviarias. Como consecuencia, surgen nuevas empresas ferroviarias en el mercado del transporte combinado.

En 1996, el Consejo adoptó la *Directiva 96/48/CE, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de gran velocidad (DOCE L-235, de 17/9/1996)*.

El transporte marítimo

Comparando la organización del ferrocarril con la de los transportes marítimos, esta última ha progresado enormemente en poco tiempo.

El transporte marítimo europeo y el mercado internacional

La competencia desleal ejercida por las flotas de algunos países de Extremo Oriente, que subvencionan la construcción de buques, está provocando importantes pérdidas económicas en el transporte marítimo europeo. Ante esta situación, ya en 1978, el Consejo creó un sistema de información y consulta mutua entre estados miembros sobre las actividades de las flotas de terceros países. La creación de un procedimiento de consulta afecta a las relaciones internacionales y concretamente, a las acciones en el seno de las organizaciones internacionales (la mayor parte de las normas de transporte marítimo se negocian en el seno de la Organización Marítima Internacional –OMI–, órgano especializado de las Naciones Unidas del que forman parte los estados miembros).

Además, en 1979, el Consejo solicitó a los estados miembros que ratificasen el Convenio de las Naciones

Unidas relativo a un código de conducta de las conferencias marítimas; es decir, los acuerdos entre compañías marítimas de diversas nacionalidades que persiguen explotar el transporte marítimo.

El transporte aéreo

Las relaciones aéreas entre los estados miembros se han regido, durante muchos años, por acuerdos bilaterales.

Liberalización del mercado

A diferencia del sector marítimo en el que los operadores son privados, en el sector aéreo, las grandes compañías de transporte han sido, hasta hace poco, estatales y han ejercido un casi monopolio a nivel nacional. Además, las tarifas de los billetes de aviones han sido fijadas, hasta hoy, por los estados miembros en el marco de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). En este sentido, las compañías aéreas han quedado fuera de la aplicación de las normas de la competencia hasta la liberalización del sector.

La liberalización del transporte aéreo en la Comunidad fue realizándose progresivamente entre 1987 y 1992 mediante tres "paquetes" de medidas legislativas actualmente en vigor. El tercer y último paquete, relativo al transporte público fue adoptado el 22 de junio de 1992 y constituye la última fase de la liberalización del transporte aéreo comunitario. Tenía como principales objetivos, la libre prestación de los servicios en el interior de la Comunidad, la armonización técnica y económica y la libertad de precios. A partir de 1997 se abrió totalmente a la competencia el transporte aéreo; es decir, se permitió a los nuevos operadores, independientemente de su nacionalidad, trabajar sin restricciones en los aeropuertos comunitarios.

Mediante el *Reglamento 295/91 por el que se establecen normas comunes relativas al sistema de compensación por denegación de autorización a embarcar en los transportes aéreos (DOCE L-36, de 8/2/1991)*, se fijaron las reglas comunes de indemnización de los pasajeros que no pueden embarcar a pesar de tener la reserva realizada. El *Reglamento 294/91 relativo al funcionamiento del transporte de mercancías por vía aérea (DOCE L-36, de 8/2/1991)* liberalizó el acceso al mercado, las tarifas y la explotación y funcionamiento de los servicios de flete aéreo.

Por otro lado, el *Reglamento 2408/92, relativo al acceso de los transportistas aéreos comunitarios a las líneas aéreas intra-comunitarias (DOCE L-240, de 24/8/1992)*, permitió la apertura de todos los aeropuertos comunitarios a las compañías aéreas. Esta normativa prevé la supresión de las cuotas de capacidad entre las compañías aéreas; el ejercicio de la "quinta libertad" (libertad de embarcar pasajeros en un estado miembro que no es el mismo estado de registro de la compañía, con el fin de desembarcarlos en un tercer estado miembro), y la autorización de ejercer el cabotaje.

Además, el *Reglamento 2409/92, relativo a la tarificación de los transportes aéreos (DOCE L-240, de 24/8/1992)*, estableció la libre fijación de las tarifas de los billetes para pasajeros, en las líneas regulares y chárter. Asimismo, el *Reglamento 294/91 (DOCE L-36, de 8/2/1991)*, liberalizó el acceso al mercado, las tarifas y la explotación y funcionamiento de los servicios de flete aéreo.

– empresas financieras: Bancos

Características	• Aplicación empresarial o personal. • Registro de abonos y cargos, actualizando automáticamente los saldos. • Traspaso entre cuentas. • Impresión de cheques utilizando formas continuas , individuales, o aún desde su propia chequera. • conciliación bancaria.
-----------------	--

	• Reporte de movimientos : • Emisión • Recepción • Cheques post–fechados • Cheques cancelados • Definición de usuarios y niveles de acceso • Control contable opcional
--	--

– empresas de servicios profesionales:

Médicos generales:

- ◆ El término "doctor" incluye a los médicos (MDs) y a los doctores de medicina osteopática (DOs). Estos profesionales por lo general se especializan en la práctica de medicina familiar o medicina interna. Ver profesión de medicina y profesión de médico osteopatía.
- ◆ La profesión de Enfermera Profesional comprende las enfermeras de práctica avanzada preparadas para trabajar en roles de cuidado primario. La profesión incluye las especialidades de familia, pediatría, adultos y geriatría.
- ◆ La profesión de Asistente de Médico prepara profesionales para los cuidados primarios en la práctica familiar.

Especialistas que son buscados a menudo directamente por las clientes mujeres para necesidades generales de atención primaria:

- ◆ Ginecólogo/Obstetra: médico especializado en obstetricia y ginecología, incluyendo los cuidados de las mujeres sanas.
- ◆ Enfermera partera certificada: enfermera de práctica avanzada especializada en los cuidados de salud de las mujeres durante toda su vida, incluyendo los cuidados prenatales, parto y posparto de la mujer con embarazos "normales".
- ◆ Enfermeras profesionales (avanzadas) preparadas en programas específicos para el cuidado de la mujer, incluyendo problemas ginecológicos comunes, mantenimiento rutinario de la salud ginecológica, exámenes de detección (como los frotis de PAP) y planificación familiar.

Áreas de cuidados primarios donde los pacientes buscan cuidados especializados directos:

- ◆ Cuidados de la vista: oftalmólogo (MD) u optómetra.
- ◆ Cuidados mentales: siquiatra (MD), psicólogo, trabajador social o enfermera especialista en salud mental/psiquiatría.

CUIDADOS ESPECIALIZADOS (SUBESPECIALIDADES)

Las áreas comunes de especialización a las cuales por lo general es remitido el cliente por el médico general:

- Anestesiología: anestesia general o de bloqueo espinal para cirugía y ciertas formas de control del dolor.
- Cardiología: trastornos del corazón.
- Dermatología: trastornos de la piel.
- Endocrinología: trastornos metabólicos y hormonales.
- Gastroenterología: trastornos del sistema digestivo.
- Cirugía general: cirugías comunes que comprometen cualquier parte del cuerpo.
- Ginecología/obstetricia: embarazos normales o problemáticos y trastornos del aparato reproductivo de la mujer.
- Inmunología: trastornos del sistema inmunológico y alergias.

- Enfermedades infecciosas: infecciones que afectan los tejidos de cualquier sistema del organismo.
- Nefrología: trastornos del riñón.
- Neurología: trastornos del sistema nervioso.
- Oncología: cáncer y otras enfermedades malignas (las que empeoran o se resisten al tratamiento).
- Oftalmología: trastornos y cirugía del ojo.
- Ortopedia: trastornos de los huesos/tejidos conectivos.
- Otorrinolaringología: trastornos de oídos, nariz y garganta.
- Medicina física y de rehabilitación: coordinación del regreso a un funcionamiento óptimo en individuos con trastornos músculo esqueléticos y neurológicos (como lesiones de la parte baja espalda, de la médula espinal y víctimas de apoplejía).
- Psiquiatría: trastornos emocionales o mentales.
- Pulmonar: trastornos del tracto respiratorio.
- Radiología: evaluación radiográfica y procedimientos relacionados (como ultrasonido, TC e IRM).
- Urología: trastornos del tracto reproductivo masculino y de las vías urinarias tanto masculinas como femenino.