

*PROPUESTAS EN MATERIA DE
TRANSPORTES Y LOGÍSTICA
PARA LA LEGISLATURA
2016-2020*



enero de 2017



Departamento de Asuntos Económicos y Europeos

CEOE

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE
ORGANIZACIONES EMPRESARIALES

I. EL SECTOR DEL TRANSPORTE: SU IMPORTANCIA ESTRATÉGICA

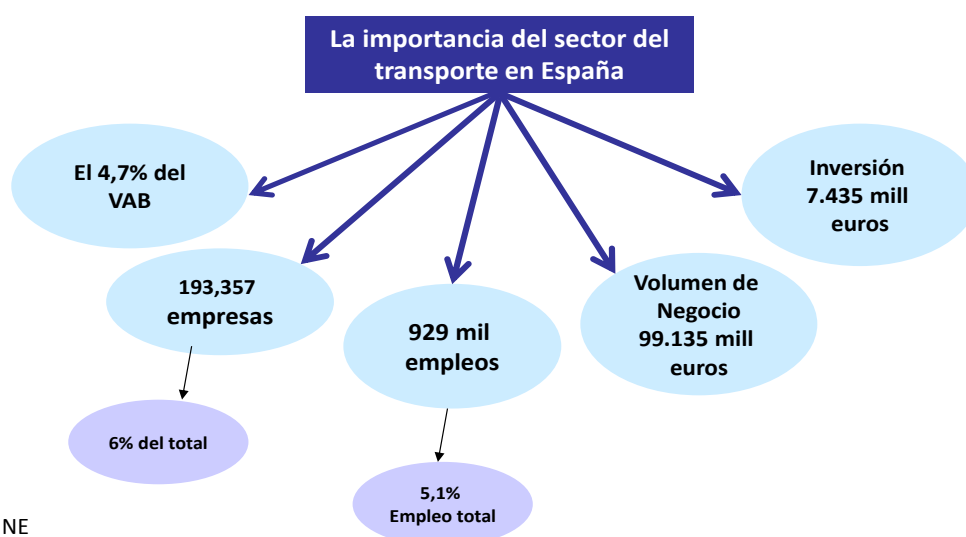
En España, **el transporte es un sector económico de una importancia estratégica creciente**, no sólo por contribuir a la mejora de la competitividad de nuestro país, sino por apoyar el desarrollo de la actividad en otros sectores como la industria, el comercio y el turismo, por citar aquellos con mayor peso en el tejido productivo de la economía española.

Esta relevancia aumenta si se tiene en cuenta el proceso de globalización, que exige mayor capacidad para atender el volumen creciente de intercambios comerciales y de pasajeros a escala mundial. La mayor apertura de la economía junto con la mayor competencia internacional lleva implícito un sistema de suministro más flexible, fiable y rápido, que necesita el desarrollo de tecnología puntera para satisfacer una demanda cada día más especializada. Por lo tanto, este sector es fuente de innovación.

La **posición geográfica de España**, como puente entre Europa, América Latina y África, imprime un carácter especialmente destacado a los servicios de transporte y aumenta el potencial de crecimiento de su actividad.

La importancia del sector de transporte¹ queda reflejada en su peso en el tejido productivo. En términos de Valor Añadido Bruto, **la contribución del sector a la riqueza nacional se sitúa en el 4,7%**, en el año 2015, al igual que en 2014, siendo éstos los últimos años para los que se dispone de información.

Por subsectores, el transporte terrestre concentra aproximadamente el 61,4% del VAB del sector transportes en 2014, seguido por el 4% del transporte aéreo y el 1,4% del transporte marítimo. Por su parte, el almacenamiento y las actividades anexas suponen el 23,4% del VAB del sector, mientras que las actividades postales y de correos concentran el 9,8% restante.



¹ Sectores 49, 50, 51 52 y 53 de la CNAE-2009

El sector cuenta con 193.357 empresas en 2016, lo que supone el 6,0% del total de empresas en España, según información obtenida a partir del DIRCE.

Cabe señalar que **este sector, a pesar de las dificultades, sigue realizando un notable esfuerzo inversor**. En el año 2014, la inversión fue de 7.435,4 millones de euros, un 48,8% más que en 2013, y también superior a la de 2012, años duros y complejos, por la crisis económica. Es de esperar que esta cifra haya seguido aumentando en 2015 y 2016, a medida que se consolida la recuperación de la actividad económica. Por lo tanto, el transporte ha contribuido y sigue contribuyendo de manera destacada al stock de capital en nuestro país y, con ello, al crecimiento potencial de la economía española.

Con información disponible hasta 2014, **las empresas del sector transporte han generado un volumen de negocio de 99.135,0 millones de euros**, lo que ha supuesto un aumento del 4,6% respecto al año 2013, aunque sigue siendo un 7,9% inferior a la del año 2008, por los efectos de la crisis. Al igual que con la inversión, es de esperar que en 2015 y 2016 el volumen de negocios haya continuado aumentando, favorecido por el crecimiento de la actividad en estos dos últimos años.

Según la EPA para el año 2016, con información de los tres primeros trimestres, **el número de ocupados en este sector se eleva a 929,4 miles de personas**, lo que supone el 5,1% del total de ocupados en la economía. En cuanto al reparto del empleo dentro del sector, el 60,9% se concentra en el transporte terrestre, el 4% en el transporte aéreo, y el 2,5% en el transporte marítimo. Mientras, el almacenamiento y las actividades anexas suponen el 20,8% del total del sector y las actividades postales y de correos el 11,9% restante.

Finalmente, **en lo referente a la productividad, destacar el crecimiento del 2,1% que se produce en el año 2015**, tras el aumento del 2,8% que tuvo lugar en 2014. En general, se vienen registrados incrementos de esta variable desde el año 2010, tras los descensos que se produjeron en 2008 y 2009, donde el retroceso del VAB fue más acusado que el del empleo.

II. PRIORIDADES DEL CONSEJO DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA

El Consejo del Transporte y la Logística de CEOE considera como cuestiones prioritarias las que se señalan a continuación.

Dichas prioridades se estructuran en dos bloques diferenciados: (i) por un lado, aquéllas de carácter general que afectan a la actividad del transporte y la logística; y (ii) por otro lado, aquéllas propias de cada uno de los modos de transporte.

III. PRIORIDADES DE CARÁCTER GENERAL

Son cuestiones prioritarias para las actividades del transporte y la logística:

- **La planificación de las infraestructuras de transporte debe desarrollarse bajo una visión global** que permita desarrollar un sistema integrado de transportes en un marco de complementariedad y coordinación entre los diferentes modos y entre las infraestructuras y servicios competencia de distintas Administraciones Públicas.
- **Se requiere un mayor impulso y fomento de la intermodalidad.** Si bien es cierto que los modos de transporte compiten entre sí, éstos deben ser considerados complementarios. Es por ello necesario poner el acento en cómo mejorar la conectividad entre modos y en hacerlos más eficientes, no en el desplazamiento de unos sobre otros.
- **Se precisa una igualdad de trato entre diferentes operadores y modos de transporte** por parte de las Administraciones Públicas, que permita una auténtica competencia, sin normas o medidas que apoyen a determinados subsectores u operadores en perjuicio de otros.
- **La liberalización real de los servicios postales y ferroviarios** es imprescindible, a fin de garantizar la competencia.
- **Se requiere una mayor transparencia en las cuentas de las empresas públicas** de transporte.
- **Externalización de la gestión de servicios públicos** de transporte, obedeciendo a criterios de gestión eficiente y calidad del servicio.
- **Deben retomarse los trabajos realizados con relación a la Estrategia Logística del Ministerio de Fomento.**
- **Se requiere un impulso a la concentración empresarial en el sector**, aligerándose trámites y cargas fiscales.
- **Se precisa la reducción de las cargas administrativas** que afectan al sector en aras a una mayor eficiencia y competitividad.
- **Es necesario recuperar la unidad de mercado** por las asimetrías y efectos frontera que sitúa a las empresas de manera desigual ante el mercado.
- Es preciso **impulsar proyectos estratégicos transversales** centrados en el desarrollo de soluciones digitales innovadoras (apps, web, Big Data) **que faciliten la búsqueda, reserva, emisión de billetes, pago y realización de viajes intermodales puerta a puerta de manera integrada** (aéreo-ferrocarril-transporte por carretera-marítimo) para pasajeros nacionales e internacionales, lo que facilita la movilidad de los ciudadanos, reduce las emisiones de carbono y mejora la integración territorial.

IV. PRIORIDADES POR MODOS DE TRANSPORTE

TRANSPORTE POR CARRETERA

En el ámbito del transporte por carretera, cabe destacar las siguientes propuestas:

- **Transporte de mercancías por carretera**
- **Transposición inmediata de la Directiva 2014/67/UE** relativa a la garantía del cumplimiento de la Directiva 96/71/CE, sobre el desplazamiento de trabajadores efectuado en el marco de una prestación de servicios, y por el que se modifica el Reglamento nº 1024/2012 relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior (Reglamento IMI), con el fin de combatir la actividad irregular de las denominadas “empresas buzón”.
- **Coordinación y armonización de trámites ante las administraciones locales y regionales del transporte**, por ejemplo, para los permisos especiales, transporte de residuos o residuos peligrosos, etc. En este sentido, se precisa la revisión y reducción de permisos especiales como los de productos largos que exceden de tres metros en la caja (en Francia no es necesario permiso).
- **Revisión y adaptación del Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT), y Órdenes Ministeriales.**
- Presión en Bruselas para la **revisión del Reglamento 561/2006 sobre tiempos de conducción y descanso**, para hacer viable que los conductores de larga distancia puedan realizar sus descansos semanales en casa.
- **Aplicación de la cláusula de revisión** de precios, en función del precio del gasóleo, de conformidad con el artículo 38 de la Ley del Contrato de Transporte.
- Cumplimiento del **plazo de pago de las facturas** en los términos previstos en la Ley de Morosidad con carácter general, y de conformidad a lo establecido en la Ley del Contrato de Transporte con relación específicamente al sector.
- **Asignación CNAE específico** para los centros de transporte y logística.
- **Revisión del sistema de cálculo del Impuesto de Actividades Económicas**, a fin de que no sea discriminatorio.
- **Promover la armonización impositiva de las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales** en tasas (obtención de autorizaciones y renovación de autorizaciones de transporte, CAP, etc.) e impuestos (Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, etc). En especial, se precisa la armonización en los impuestos sobre el **combustible y aplicación del gasóleo**

profesional en su totalidad, eliminando así las diferencias de aplicación del tipo autonómico del IEH entre las Comunidades Autónomas.

- **Acceso real de las pymes a la financiación**, que permita la inversión en medios más eficientes, dotando para ello de mayores recursos a las SGR del sector.
- **Aumento progresivo de los tramos de desvío voluntario del tráfico de vehículos pesados a las autopistas de peaje**, con las bonificaciones correspondientes.
- **Racionalización de las restricciones al tráfico**, con la apertura de corredores libres 24 horas al día y 365 días al año.
- **Recuperación de la deducción por inversión en la adquisición de vehículos industriales con categoría EURO VI o la que le venga a sustituir**, o establecimiento de mecanismos fiscales para favorecer la adquisición de vehículos industriales menos contaminantes.
- **Mantenimiento de los requisitos cuantitativos y cualitativos de acceso a la profesión y al mercado** de transportes, con el fin de mejorar la estructura y competitividad empresarial del sector.
- **Adecuación de la normativa sobre Coordinación de actividades empresariales** al sector del transporte y la logística.
- **Creación de un sistema de información** por parte de la Dirección General de Tráfico para el conocimiento de las empresas de transporte de la **pérdida de puntos del carnet de conducir** de sus conductores asalariados.
- **Impulso de las tecnologías de la información**. Desmaterialización de la documentación de transporte y creación de una plataforma técnica que permita el uso generalizado, por los agentes, de documentos de transporte.
- **Diseño y construcción de una red de áreas de descanso seguras**, con localizaciones en puntos estratégicos de la geografía nacional.
- **Adecuar las cotizaciones por accidente de trabajo y enfermedades profesionales de los conductores** a la siniestralidad existente.
- **Jubilación anticipada de los conductores**, sin que suponga un incremento en la cotización a la Seguridad Social.
- **Obligatoriedad para los conductores profesionales de someterse a reconocimientos médicos específicos**.
- **Dotación presupuestaria para ayudas al abandono de la profesión**.

- Establecimiento de un **protocolo de actuación** que dé seguridad jurídica a las empresas en casos de consumo de drogas y/o alcohol por parte de trabajadores del sector del transporte por carretera, al objeto de salvaguardar la seguridad durante el transporte.
- **Potenciar la formación profesional específica** y mantener la dotación presupuestaria de **ayudas a la formación**.
- **Transporte urbano de mercancías**
 - **Elaboración de un modelo de referencia de normativa para la distribución urbana de mercancías** y promoción de su adopción por parte de las ciudades. Esta normativa debe contemplar la regulación de: carga y descarga; pesos máximos autorizados; medidas máximas autorizadas; distribución nocturna con vehículos de alta/mayor capacidad; y distribución en horas valle con vehículos de alta/mayor capacidad, así como el acceso ilimitado al transporte y distribución de mercancías.
 - **Tiempos de conducción**. Diferenciar entre transporte de mercancías de ruta y de reparto, especialmente en descansos semanales (35 horas en reparto).
- **Transporte de viajeros por carretera**
 - Es necesario **recuperar la unidad de mercado** por las asimetrías y los efectos frontera o desigualdades que colocan a las empresas de manera desigual ante el mercado, teniendo en cuenta las especificidades de ciertos territorios, como los insulares. Por ello, es necesaria mayor coordinación administrativa y normativa.
 - **Políticas que favorezcan el equilibrio intermodal** y que brinden mayores réditos a la sociedad por la vía de una competencia más justa y/o una complementariedad más eficaz. Entre ellas, destaca la necesidad de avanzar en las acciones a desarrollar respecto a la oferta ilegal, adecuadas políticas tarifarias en medio de transporte terrestre competidores, y una modernización equilibrada de las infraestructuras de las que depende crucialmente el autobús para un desempeño eficiente de sus actividades. Así como establecer un Plan de Comunicación a favor de los transportes colectivos.
 - La **morosidad** de las Administraciones, especialmente en las administraciones autonómicas y locales no es un fenómeno nuevo, por lo que hay que establecer mecanismos que erradiquen estas malas prácticas que contribuyen a la destrucción de empresas.
 - La financiación del transporte es un elemento fundamental para garantizar la movilidad de las personas, independientemente de su condición o territorio. **Los transportes urbanos, los de carácter metropolitano, los servicios rurales y de débil tráfico deben estar garantizados a través de una regulación normativa, que persiga su prestación basados en criterios objetivos y equilibrados**. El transporte en autobús adquiere un carácter de obligación de servicio público en numerosas ocasiones, sin ser reconocido administrativamente como tal en la mayoría de las ocasiones, a diferencia de otros modos.

- **Privatización o externalización de la gestión de las empresas públicas de transporte de viajeros**, obedeciendo a criterios de gestión eficiente y de calidad de servicio. Proveer servicios públicos no implica necesariamente su prestación directa.
- Impulso del ya iniciado proceso de **concentración empresarial**, para dotar de mayor robustez a las empresas a la hora de enfrentarse a un entorno intermodal cada vez más competitivo. Este proceso permitirá alcanzar una serie de beneficios organizativos, y mayores garantías para la apertura hacia nuevos mercados, especialmente foráneos, y a la posibilidad de afrontar inversiones en innovación.
- Construcción y habilitación de **carriles bus y plataformas reservadas** como forma de reducir la congestión, contaminación en los ejes de acceso a las ciudades y mejorar la calidad del servicio público.
- **Desarrollo de un Plan integral de Modernización y rediseño de las estaciones de autobuses en las Comunidades Autónomas, con apoyo del Ministerio**. Son infraestructuras clave para que el desempeño de la actividad pueda dar como resultado una satisfactoria experiencia de viaje, especialmente en lo que a seguridad y accesibilidad se refiere. Este plan debería cubrir, al menos, la renovación de las estaciones de autobuses de las capitales de provincias y de los núcleos de población de más de 100.000 habitantes que sean nodos de comunicación vertebradores de sus respectivos territorios. Las estaciones potencialmente beneficiarias de este plan sumarían un total aproximado de 60.
- **La red concesional del Ministerio de Fomento no debería desagregarse de los tráficos parciales que se desarrollan en una Comunidad Autónoma**, por cuanto ello puede afectar al equilibrio y viabilidad del servicio concesional. Sólo en casos excepcionales, y siempre que se siga garantizando el equilibrio y viabilidad del servicio competencia del Ministerio, podría haber lugar a la referida segregación de tráficos.
- **Se precisa dotar de estabilidad al modelo concesional** mediante:
 - La red concesional atiende a un diseño que requiere ser actualizado; para ello es necesaria una revisión del mapa concesional en cada Comunidad Autónoma, lo que podría permitir una red más moderna y eficiente.
 - Revisión de los diferentes modelos de licitación buscando el equilibrio entre los diferentes atributos que componen el servicio de transporte de viajeros por carretera regular de uso general, especial y urbano.
 - Se requiere una mayor objetividad en los criterios de valoración.
 - El desarrollo de sistemas de yield management, de modo que por medio de la flexibilización de tarifas se incremente el rendimiento económico y se gestione de un mejor modo la demanda. Así, deben flexibilizarse las tarifas mediante una gama de alternativas de modo que, sin incrementar la tarifa media, se pueda discriminar la tarifa en periodos punta-valle-llano y así poder competir en posicionamiento vía precio.

- El desarrollo de alianzas entre operadores que permita una comercialización más cercana al ciudadano y un mayor desarrollo de los efectos de explotación en red.
 - Mayor flexibilidad para tramitar cambios de oferta y modificaciones del título concesional que supongan una modernización de las concesiones. En especial, flexibilidad para adaptar la oferta de la carretera en casos concretos, pero respetándose en todo caso el equilibrio concesional de la oferta del adjudicatario.
- La **movilidad de las personas, para alcanzar su máxima efectividad**, necesita de una política que favorezca el equilibrio modal y su plena coordinación. El autobús requiere en su desarrollo integrarse con el resto de políticas de transporte, para de esta manera, utilizar plenamente las características de sostenibilidad económica, social y medioambiental que posee.

La aparición de nuevos modos de gestionar el transporte a través de las plataformas tecnológicas, requiere de una adaptación normativa inmediata, para así mantener la regulación en base a la igualdad en las condiciones de competencias de las empresas y operadores.

- **Los servicios regulares de uso especial, escolares y trabajadores, precisan de nuevas fórmulas de contratación** que permitan la adecuada prestación del servicio, donde se prime la calidad y la seguridad sobre el precio. Es necesario estudiar la flexibilización de su uso y optimizar la red.
- **Medidas específicas de apoyo a la actividad discrecional y turística**, que fomenten su consistencia económica, su rendimiento empresarial y su estabilidad. Se debería establecer un programa específico como parte fundamental del sector turístico.
- Establecimiento de un **marco fiscal** que fomente la adquisición de vehículos de transporte de viajeros por carretera más eficientes energéticamente y respetuosos con el medioambiente.
- **Tratamiento equitativo entre los distintos modos de transporte en relación con la fiscalidad de la energía que utilizan.**
- **Reducción de las cargas administrativas** que afectan al sector en aras a una mayor eficiencia y competitividad. El transporte es uno de los sectores económicos más afectados por una burocracia administrativa innecesaria.
- **Promulgación de una Ley de Huelga en los servicios públicos** y una normativa más clara y vinculante de los servicios mínimos en el transporte de viajeros por carretera y lo relativo a las consecuencias revistas en ausencia de dicho cumplimiento.
- **Impulso de un plan para la internacionalización** de las empresas españolas de transporte de viajeros por carretera. El sector tiene gran experiencia en la gestión de concesiones de transporte siendo una oportunidad para la exportación del modelo. El entorno económico, la dimensión empresarial y los factores normativos constituyen barreras que dificultan a las empresas expandirse hacia el exterior.

- **Defensa de los intereses del sector en la tramitación y posterior aprobación de la normativa comunitaria**, así como su correcta transposición al ordenamiento jurídico interno, pues, en numerosas ocasiones, la transposición efectuada coloca a las empresas españolas en una situación de desventaja.
- **Creación de un sistema de información** por parte de la Dirección General de Tráfico para el conocimiento de las empresas de transporte de la **pérdida de puntos del carnet de conducir** de sus conductores asalariados.

- **Transporte urbano de viajeros**

- **Aprobación de una Ley de financiación del transporte urbano colectivo**, ya que España es el único Estado miembro de la UE que carece de una ley específica, donde se establezca claramente el origen y destino de los recursos o las responsabilidades entre las distintas administraciones implicadas, y que asegure a autoridades municipales, operadores y usuarios los medios necesarios para prestar un servicio que en muchas ocasiones trasciende del interés puramente local.

En la actualidad el Estado dedica 51 millones de euros al año, a la subvención del transporte público para los municipios de más de 50.000 habitantes; 250 millones de euros son destinados a las necesidades especiales de las grandes áreas de Madrid y Barcelona, así como a los servicios de Canarias. El sistema actual no es homogéneo, ya que el reparto se realiza en proporción al déficit, dándose el caso de que algunas ciudades reciben apenas 0,05 € por habitante, mientras otras superan los 20€, por lo que es necesario disponer de un sistema de financiación que ofrezca un marco estable y previsible.

- **Ley de movilidad urbana.** Es necesario avanzar hacia un nuevo modelo de movilidad que gire en torno a medios de transporte sostenibles y en el que las políticas de promoción del transporte colectivo sean consideradas prioritarias. En este sentido, es deseable la aprobación de una ley de movilidad urbana de ámbito estatal que recoja las líneas fundamentales, con especial atención a la creación de planes de movilidad voluntarios al trabajo y a los grandes centros generadores de desplazamientos urbanos y metropolitanos.
- **Creación de un órgano de coordinación** a nivel estatal de todos los asuntos relacionados con el transporte urbano colectivo, necesario para la obtención de economías de escala, acciones comunes de promoción, y difusión de mejores prácticas; que sirva como punto de encuentro entre los distintos actores del sector (empresas operadoras y autoridades de transporte, así como otros Ministerios relacionados).
- **Promoción de la movilidad sostenible**, mediante las siguientes medidas:
 - Coordinación e integración de alternativas complementarias de movilidad con el transporte público.
 - Fomento e implantación de medidas que impulsen el transporte público, tales como áreas de aparcamiento regulado y de prioridad residencial.

- Asignación de vías de circulación prioritaria para los medios de transporte colectivo e implantación de sistemas de prioridad semafórica.
- **Promulgación de una Ley de huelga** en los servicios públicos y mayor flexibilidad en la regulación de las relaciones laborales.

TRANSPORTE AÉREO

Desde el sector del transporte aéreo cabe destacar las siguientes propuestas:

- **De ámbito estatal**
- **Tarifas aeroportuarias y de navegación.** Es preciso mantener la competitividad de las tarifas aeroportuarias y de navegación.

Corresponde a la Administración, de acuerdo a la Ley 18/2014, elaborar el primer documento de la nueva regulación aeroportuaria (DORA), que fijará la cuantía de las tarifas aeroportuarias en un primer período quinquenal (2017-2021). Le corresponderá igualmente su implantación, tras haber eliminado la citada Ley el carácter vinculante de las resoluciones del supervisor - CNCM- sobre las tarifas.

A este respecto, es fundamental señalar la necesidad de mantener la competitividad de las tarifas aeroportuarias, aspecto fundamental para la demanda turística y el flujo aéreo y, en definitiva, para la actividad económica de nuestro país.

Por otro lado, y con relación a las tarifas de navegación aérea, tras las sucesivas bajadas de los últimos años, se han situado en la media de los cinco países grandes proveedores de estos servicios (Reino Unido, Alemania, Italia, España y Francia). Dichas tarifas deben igualmente ser competitivas y tomar en consideración la diferencia de coste de vida en los países.

- **Intermodalidad.** Es preciso ordenar y optimizar el sistema de transporte y la planificación de las infraestructuras desde una óptica intermodal. La eficiencia de los distintos modos de transporte y la calidad de las interconexiones entre estos, afectan directamente a los flujos comerciales, el turismo y la competitividad de las empresas. La intermodalidad permite reducir duplicidades innecesarias o desproporcionadas en lugares que no presentan, ni previsiblemente presentarán, una demanda suficiente para cubrir razonablemente los costes de la inversión en infraestructuras y los costes de la operación y mantenimiento del servicio de transporte.

Los diferentes modos de transportes compiten entre sí, pero su actividad debe ser contemplada de manera complementaria. Es necesario poner el acento en cómo mejorar la conectividad entre modos y en cómo hacerlos más eficientes, no en el desplazamiento de unos sobre otros. Se hace necesario también tener en cuenta las infraestructuras ya existentes. Las medidas presupuestarias y regulatorias deben evitar promover un medio de transporte sobre

otro. El aumento de la demanda debe ser asumido equilibradamente por todos los modos de transporte.

- **Conexión Alta Velocidad/Avión.** Urge la conexión de la red de Alta Velocidad a los dos grandes aeropuertos de Madrid y Barcelona, medida que proporcionaría a RENFE o, en su momento, a los operadores ferroviarios, un volumen adicional de viajeros, facilitaría su sostenibilidad y reforzaría igualmente la competitividad aeroportuaria y la condición de hub (centro de conexión de vuelos) de Barajas. Dicha conexión debe ser realizada en términos de neutralidad para las compañías aéreas, con independencia de la terminal en que operen.

El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas aporta al PIB de la Comunidad de Madrid más de 18.000 millones de euros, el 10% del mismo. En el aeropuerto desarrollan su actividad alrededor de 300 empresas y 75 compañías aéreas; genera 40.000 empleos directos, 90.000 en la Comunidad de Madrid y 135.000 en el ámbito nacional. Por Barajas transitan diariamente más de 100.000 pasajeros y se operan más de 1.000 vuelos. Es el hub que conecta España con el mundo.

- **Reglas de juego equilibradas (level playing field).** Garantizar la competitividad de cada modo de transporte requiere unas reglas de juego equilibradas, garantía de competencia leal y evitar distorsiones competitivas, producto de subvenciones, ayudas comerciales, normativa laboral aplicable, cargas fiscales y regulatorias adicionales que aumenten los costes unitarios.

Es necesario un mayor control, regulación y armonización de los requisitos fiscales, de Seguridad Social y laborales aplicables a las tripulaciones de compañías que operan en el mercado europeo y doméstico español, sobre todo con bases en España y periodos de estancia de tripulaciones superiores a los seis meses.

- **Urge equilibrar la competencia ferroviaria con los demás modos de transporte.** La política de precios de RENFE de los últimos años, que ha coincidido en el tiempo con notables incrementos tarifarios de costes de infraestructura para las compañías aéreas, ha incrementado el número de viajeros, pero no ha tenido en cuenta los resultados negativos.
- **Transparencia de costes.** En corredores paralelos entre varios modos es especialmente necesario asegurar la transparencia en los costes y la inexistencia de subvenciones encubiertas. Es necesario garantizar que sean las reglas de libre mercado las que regulen en cualquier corredor la operación de los modos distintos de transporte.

Para potenciar la transparencia de costes sería conveniente que los costes de las infraestructuras se refieran a los Pasajeros/km o Toneladas/Km que mueven, con independencia de que algunos modos, en circunstancias de no competencia, no los pagaran los usuarios en todo o en parte.

- **Identificación de pasajeros en la puerta de embarque.** Además de las medidas de “security” comunes en la UE, en España se mantiene el requisito de identificación de pasajeros en la puerta de embarque. De los 26 países Schengen sólo 4 exigen esta formalidad (Italia, Portugal, República Checa y España). Este trámite perjudica a pasajeros, compañías aéreas y aeropuertos. Su eliminación simplificaría y agilizaría el embarque, reduciría los costes de la operación, mejoraría la competitividad de nuestros aeropuertos y la percepción de los viajeros. En concreto, eliminar este requisito podría agilizar el proceso de embarque en una media de 5 minutos.
- **IVA en tramo doméstico de vuelos internacionales.** La posible aplicación del IVA en el tramo doméstico de vuelos internacionales con origen o destino en la Península o Baleares es motivo de preocupación para el sector aéreo. Es preciso apoyar ante la Agencia Tributaria el criterio de no aplicación del IVA al billete de tramo doméstico de un vuelo internacional en conexión, como ocurre en la totalidad de los grandes países europeos donde ello puede producirse (Alemania, Francia, Italia y Reino Unido). Lo contrario supondría una penalización a las compañías con AOC español, frente a la competencia de las compañías no españolas en vuelos internacionales (especialmente los intercontinentales de larga distancia). Penalizaría igualmente a aeropuertos españoles hubs, frente a otros hubs europeos; así se potenciaría París frente a Madrid en vuelos a Latinoamérica.
- **Idénticas reglas para la prestación del servicio de handling.** Respetando el derecho de la prestación del servicio en régimen de autohandling para las compañías aéreas, deben exigirse idénticas reglas de prestación del servicio en los aspectos de seguridad operativa, equipamiento y cumplimiento de los indicadores de calidad del servicio, así como de otras características, a fin de evitar disfunciones en la prestación del servicio entre terceros y el autohandling.

En este sentido, se debe exigir el puntual cumplimiento de los pliegos y de las ofertas a las compañías adjudicatarias de los servicios de handling en rampa, con la flexibilidad necesaria, pero sin que se desvirtúen las ofertas presentadas por las compañías adjudicatarias.

- **Se precisa un mejor funcionamiento de AESA en cuanto a su Área de Operaciones,** logrando una estandarización de procedimientos que, a su vez, permita una mayor transparencia en los criterios a adoptar, así como una reducción de los tiempos de respuesta de sus procedimientos.
- **De ámbito internacional**
- **Rápida implementación del Cielo Único Europeo (SES).** España debe implicarse activamente en su consecución y en facilitar un acuerdo final para su implementación. La iniciativa del Cielo Único Europeo a instancias de la CE cumple ya 16 años, habiéndose aprobado el marco jurídico legislativo hace más de 10 años. La CE aprobó en junio de 2013 un nuevo paquete legislativo (SES II+) cuyo objetivo es acelerar la implantación de este ambicioso proyecto. El desarrollo del SES continúa, sin embargo, estancado.

La rápida implementación del SES es fundamental para fortalecer la coordinación y gestión del espacio aéreo europeo, maximizar su capacidad y optimizar la seguridad, en beneficio también del medio ambiente.

El Cielo Único Europeo es vital para aerolíneas, empresas y ciudadanos. Su ejecución debe ser una prioridad para Europa. Es esencial para la competitividad, sostenibilidad y crecimiento de la UE. La ineficiencia del espacio aéreo europeo cuesta cada año 3.000 M/€ a las aerolíneas y más de 6.000M/€ a empresas y pasajeros en tiempo y productividad. Supone también la emisión innecesaria de casi 8 millones de toneladas de carbono a la atmósfera.

Sin el Cielo Único Europeo, las previsiones de una Europa con más de 14 millones de vuelos anuales en 2035, serán imposibles de gestionar. Su implementación reducirá emisiones de CO₂, aumentará la capacidad del espacio aéreo, incrementará la eficiencia de la red con rutas más cortas y optimizará la seguridad. La puesta en marcha del SES y su herramienta tecnológica, SESAR, son garantía de creación de empleo altamente cualificado.

- **Revisión del Reglamento 261/04.** Se trata de alcanzar un equilibrio entre la salvaguarda de los derechos de los pasajeros y la prestación de un servicio complejo realizado en un entorno cada vez más complejo. Los años transcurridos desde su entrada en vigor, las experiencias y sentencias acumuladas, requieren adoptar un enfoque más realista en aspectos de la norma que sitúan a las compañías ante responsabilidades ilimitadas, y exigen también tener en cuenta las particularidades de un mercado altamente competitivo en el que operan las compañías europeas. Las compañías aéreas no deberían ser penalizadas en caso de circunstancias ajenas a su control.
- **Security.** De cara a futuros crecimientos de tráfico, se considera que, tanto en la Unión Europea como en España, hay margen para racionalizar y simplificar procedimientos de security en relación con los pasajeros y la carga, que permitan aumentar la eficiencia y reducir costes. Cualquier medida adicional debería basarse en una evaluación de impacto, garantizando que las mismas aportan un valor añadido real a la seguridad, al tiempo que facilitan el flujo de pasajeros y carga. Sin embargo, lejos de aplicar estos criterios, desde el pasado 1 de marzo, Bruselas obliga a inspeccionar también dispositivos electrónicos y eléctricos del equipaje de mano, medida que puede impactar en la puntualidad de las compañías, justo cuando algunas aerolíneas españolas se han situado entre las más puntuales del mundo. Es necesario alcanzar acuerdos con terceros países con medidas de security equivalentes (One Stop Security).
 - **PNR (Passenger Name Record).** Urge un marco normativo armonizado. La falta de una directiva armonizada en materia de captura y envío de datos PNR enfrenta a las aerolíneas europeas con diferentes sistemas PNR aplicados en los Estados miembros. Es urgente contar con un marco normativo armonizado europeo, en línea con los estándares internacionales, que aborde tanto los requerimientos de las legislaciones europeas, como las exigencias de las autoridades no europeas, al objeto de evitar posibles sanciones a las compañías comunitarias.

Las compañías aéreas españolas que vuelan a terceros países con normativa PNR pueden verse impedidas de hacerlo, caso de no facilitar estos datos. Pueden igualmente ser sancionadas en España por la Agencia de Protección de Datos, caso de facilitarlos.

- **Comercio de emisiones.** España debe intensificar esfuerzos en Europa para el buen desarrollo del acuerdo global de comercio de emisiones alcanzado en la Asamblea de la OACI en octubre de este año. El Parlamento Europeo debería revisar los objetivos de emisiones a partir de 2017, mientras se pone en práctica el acuerdo global que, una vez aprobado, debe ser el único sistema de ETS aplicable en la aviación.
- **Level playing field.** Se trata de evitar distorsiones competitivas producto de subvenciones, ayudas comerciales, normativa laboral aplicable o criterios de fijación de tasas aeroportuarias, cargas fiscales y regulatorias adicionales que aumenten los costes unitarios de forma diferenciada para algunos operadores.

TRANSPORTE POR FERROCARRIL

En el ámbito del transporte ferroviario, cabe destacar las siguientes propuestas:

- **Con carácter general**
- **Garantizar e impulsar la adecuación de la normativa y del sector ferroviario para la competencia efectiva en los servicios de transporte por ferrocarril por mercancías y preparar la llegada de la misma en los servicios de pasajeros,** toda vez que el grado de penetración en el mercado de nuevos operadores de mercancías, sigue siendo escaso.
- **Debe evitarse la posición preponderante de RENFE OPERADORA** con relación a los recursos de que dispone, su financiación y la relación privilegiada con ADIF y el Ministerio de Fomento, así como con relación a la cuota transportada y a las actividades conexas y necesarias para prestar el servicio del transporte (la disponibilidad de material rodante y los servicios de mantenimiento y reparación).
- **En este sentido, RENFE OPERADORA debe asegurar igualdad de oportunidades a los futuros operadores privados,** contando con una contabilidad analítica separada y detallada por línea o corredor ferroviario, y sin recibir ayudas o subvenciones para los servicios que no sean declarados de obligación de servicio público.
- **Debe asegurarse la participación de la industria ferroviaria en la definición del nuevo modelo de holding ADIF-RENFE, así como en el proceso de transición al mercado liberalizado.**
- **Promoción de ayudas y subvenciones a los desarrollos de I+D** en tecnologías medioambientalmente eficientes.

- **Deben eliminarse las barreras que subsisten con relación a la regulación de acceso y al ejercicio de la actividad ferroviaria**, que conllevan costes muy elevados, especialmente para los nuevos operadores que, junto al pago de cánones por el uso de las infraestructuras, dificultan enormemente la entrada de competidores, en perjuicio de la debida competencia. Por ello, se precisa que el acceso a la actividad de transporte ferroviario se ajuste a los principios de necesidad, proporcionalidad, transparencia y no discriminación.
- La necesidad de la **participación empresarial en la definición de la Estrategia Indicativa** a elaborar por el Ministerio de Fomento, así como en los demás instrumentos previstos en la Ley del Sector Ferroviario.
- **Mejorar la intermodalidad con otros modos de transporte** al objeto de mejorar la competitividad y eficiencia del transporte ferroviario y obtener el máximo equilibrio con otros medios de transporte.
- **Mejorar el rendimiento económico de las inversiones realizadas** en el sistema ferroviario español mediante el uso efectivo del ferrocarril.
- **RENFE OPERADORA debe definir un plan estratégico de material rodante y su mantenimiento**, en línea con el nuevo Plan de Infraestructuras, que garanticen la seguridad y calidad de servicio.
- **Se propone transferir todo el material móvil, tanto motor como remolcado, a uno o varios Propietarios de Material Ferroviario** (ROSCO en terminología inglesa) independientes -bien privados o bien públicos- asignados al Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, de manera que todo operador, incluido RENFE, disponga del material necesario en condiciones de estricto mercado.
- **Transporte de mercancías por ferrocarril**
- **Se precisa potenciar la posición de España como nodo logístico**. Es cierto que España, por su ubicación geográfica en el extremo sudoeste de Europa, no constituye un lugar de paso para el transporte de las mercancías que se mueven por el continente. Sin embargo, esa misma situación geográfica le hace ser uno de los lugares idóneos de atraque para el tráfico marítimo mundial, lo que, unido a un mejor y más eficiente sistema de transporte ferroviario de mercancías, potenciaría la posición de España como nodo logístico de primera magnitud.

Por ello, se precisa:

- **Acordar en cada Comunidad Autónoma del Corredor Mediterráneo un único puerto, o dos, como centro logístico prioritario, sobre el que se potencien las infraestructuras ferroviarias que permitan conectarse al Corredor Mediterráneo Ferroviario de Mercancías** (Corredor 6 de la Unión Europea) en ancho de vía UIC de 1.435mm, de modo que las mercancías procedentes o con destino de y hacia Asia y América entren y salgan de Europa a través de puertos españoles transportadas por ferrocarril. Así se aprovecha la

inmejorable situación que tiene España en el Cinturón Mundial Marítimo, paso obligado de todos los buques que circulen por el Canal de Suez y el Estrecho de Gibraltar. El Puerto de Algeciras debería estar también conectado al Corredor Atlántico Ferroviario de Mercancías (Corredor 4 de la Unión Europea), razón por la cual esta infraestructura ferroviaria debería desarrollarse de forma especial.

- **Es preciso evitar competencias internas que debilitan la posición española cuando los competidores reales** están en Marsella, Hamburgo o Rotterdam. Cada Comunidad Autónoma debe asumir el papel natural de sus puertos en el sistema de transporte, impulsando además –si es el caso- la especialización en la manipulación de aquellas tipologías de mercancías (graneles, líquidos, contenedores, etc.) más habituales en sus operaciones. Y es asimismo clave que los accesos ferroviarios a esos puertos españoles están dotados de las infraestructuras adecuadas que los conviertan en centros logísticos prioritarios para su conexión a los corredores prioritarios.
- **La ordenación territorial debe respetar e integrar, prioritariamente, a las áreas logísticas de terminales existentes de la red ferroviaria de interés general.** Todas las fases del transporte de mercancías por ferrocarril requieren planes de ordenación urbana que reserven espacios y fijen limitaciones a actividades incompatibles con el transporte de mercancías.
- **Es necesario asegurar un marco competitivo y eficiente en el paso de fronteras,** tanto en lo que respecta a los costes de las nuevas infraestructuras en ancho UIC como en el cambio de ejes cuando el paso sea por trazados de ancho ibérico.
- Se precisa una **gestión autónoma de las mercancías dentro de los organismos públicos.**
- **La conexión de fábricas españolas con los nuevos trazados de ancho europeo debe ser también objeto de apoyo,** de manera que las mejoras introducidas en la red puedan convertirse realmente en ventajas competitivas que reduzcan la desventaja natural de la periferia.
- **Transporte de viajeros por ferrocarril**
- **Reducir las subvenciones y ayudas públicas a los servicios declarados de obligación pública,** a través de una mayor eficiencia del operador ferroviario posibilitando la explotación de estos servicios a través del otorgamiento del contrato de gestión mediante licitación pública abierta.
- **Eliminar cualquier subvención o ayuda pública a aquellos servicios ferroviarios no declarados de obligación pública,** permitiendo a su vez la entrada de operadores privados para estos servicios en libre competencia.
- **Conexión de la Alta Velocidad con los aeropuertos de Madrid y Barcelona.**
- **Es preciso que se pongan en marcha los mecanismos necesarios que permitan el acceso, a partir de 2019, a los operadores interesados en entrar en el mercado.** En especial, lo

concerniente a la disponibilidad de material; de lo contrario, únicamente RENFE OPERADORA y SNCF podrán operar en el mercado español liberalizado de larga distancia.

- **Abandono del proyecto de concesión de único título habilitante para el corredor de Levante, y preparación del proceso de transición al mercado liberalizado a partir de 2019.**
- **Adecuado análisis y valoración a la hora de proceder a la construcción de infraestructuras ferroviarias;** debiendo tomarse en consideración aspectos tales como las inversiones necesarias, los costes de mantenimiento, los ingresos de la explotación, los efectos socioeconómicos, y los efectos medioambientales y de cohesión y vertebración del territorio.
- Analizar la posibilidad de creación de **apeaderos o paradas de tren en zonas cercanas a áreas industriales.**

TRANSPORTE MARÍTIMO

Desde el ámbito del transporte marítimo, cabe destacar las siguientes propuestas:

- **Simplificación de los procesos documentales y administrativos** en el transporte marítimo de corta distancia dentro del país (cabotaje), diferenciándolos del transporte marítimo internacional.
- **Liberalización del acceso al transporte de contenedores en los puertos.** La situación actual en la que las empresas no pueden enviar o recoger mercancía en los puertos utilizando la empresa de transporte que deseen es una falta de productividad de nuestro sistema de transporte marítimo.
- **Aplicar la sentencia del tribunal de Justicia de la Unión Europa sobre la liberalización de la estiba en España,** con el objetivo de que se acaben adaptando los salarios a los habituales del sector en el resto de países europeos.
- **Reducción de las tasas portuarias.**
- **Aligerar la carga impositiva y burocrática del transporte de península a islas Canarias.**
- **Fomento de la transparencia para los usuarios de los costes de transporte marítimo y de los servicios auxiliares, así como de la competencia entre puertos, terminales y navieras.**
- **Aumento de la capacidad de carga de los vehículos para transporte contenerizado.**

LOGÍSTICA

Y, por último, con relación a la logística, se propone:

- **Potenciar las actividades logísticas** como polo de atracción de inversiones a nivel internacional.

- **Apoyo a sistemas de gestión reconocidos a empresas** que operan con transparencia y responsabilidad social en el mercado.
- **Ampliación de la codificación de códigos postales** para responder con mayor eficiencia al crecimiento exponencial del comercio electrónico.
- **Liberalización plena y real de los servicios postales**, promulgando la Ley de Prestación del Servicio Postal Universal y Contrato Regulador con Correos, con criterios de eficiencia y eficacia, para reducir la compensación del Estado y garantizar la competencia leal.
- **Concursos públicos realmente abiertos a la competencia**, separando las actividades logísticas para permitir mayor y real competencia del sector privado.
- Incremento de la cooperación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado extendiendo el **programa COOPERA**.
- Conseguir una verdadera **integración de la información** entre los diferentes Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado.
- **Renovación profunda del Parque Logístico español**.
- Fomento, desarrollo y modernización de las **infraestructuras intermodales** marítimo-ferrocarril-carretera-aéreo y en particular, de un grupo de excelencia de centros intermodales previamente identificados.
- **Mejoras en la gestión aeroportuaria**, reducción de la carga de inversiones en seguridad para los Couriers Internacionales y reducción de tasas administrativas.
- **Introducción de tecnologías en las Aduanas** para una gestión de riesgos eficaz y rápida, en la carga aérea.
- **Homogeneización de normativas y estándares en materia de seguridad** de carga aérea en Europa.
- **Impulso a la Estrategia Logística** por el Ministerio de Fomento y coordinación con otros Ministerios.