



**PROPUESTAS EN MATERIA DE
TRANSPORTES Y LOGÍSTICA ANTE
LAS PRÓXIMAS ELECCIONES
GENERALES**

Octubre 2011

LA IMPORTANCIA DEL SECTOR DEL TRANSPORTE

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 y ser fundamental para la movilidad de las personas, sino por apoyar el desarrollo de la actividad en otros sectores como la industria, el comercio y el turismo. Aporta al PIB alrededor del 4,5% y emplea un 4,5% de la población ocupada (800.000 personas en el último año).

Al igual que otros sectores de la economía, ha sufrido los efectos de la crisis económica y financiera, si bien es cierto que el transporte en su conjunto ha sabido comportarse mejor que otros, dado que la destrucción de empleo ha sido inferior a la media del conjunto de la economía.

Finalmente, 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.

PROPUESTAS DE CARÁCTER GENERAL

Unidad de mercado. 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. Por ello, es necesaria mayor coordinación administrativa y normativa.

Externalización de la gestión de las empresas públicas de transporte. Se precisa la externalización de la gestión de las empresas públicas de transporte (entre ellas: EMTs, Metros, RENFE) porque los costes de operación son muy inferiores en la gestión privada, lo que permite liberar recursos de las administraciones. Proveer servicios públicos no implica necesariamente prestarlos.

Regulación que permita una auténtica competencia. Se precisa que la regulación existente permita una competencia real entre los diferentes operadores y modos de transporte, sin normas o medidas que apoyen a unos operadores o subsectores del transporte en perjuicio de otros.

Reducción de cargas administrativas. Se precisa la 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.

De cara a tomar un nuevo impulso para ganar tamaño en los mercados, se necesita del apoyo de la Administración para eliminar cargas administrativas y fiscales en los procesos jurídicos de concentración y para facilitar el acceso a la financiación para hacer viables estos proyectos.

Lucha contra la morosidad. La morosidad existente supone un grave perjuicio para las empresas del sector del transporte, siendo preciso que se proceda al pago correspondiente en el plazo establecido.

Impulso de la comodalidad e intermodalidad. Promover la coordinación de los sistemas de transporte tanto a nivel intermodal como intramodal, desarrollando políticas que favorezcan el máximo aprovechamiento de las infraestructuras y redes de transporte.

Defensa de los intereses del sector en la tramitación y posterior aprobación de la normativa comunitaria, así como en su correcta transposición al ordenamiento jurídico. En numerosas ocasiones, la transposición efectuada coloca a las empresas españolas en una situación de desventaja.

Supresión del I.A.E. La eliminación total de este impuesto evitaría, por un lado, la distorsión de las condiciones de competencia, dependiendo únicamente del volumen de facturación, y por otro, un incremento desmesurado de las cuotas tributarias.

Acceso real a la financiación. Ante las dificultades financieras actuales, se solicita el apoyo del Gobierno para que a través del ICO el sector tenga acceso real a la financiación.

Incentivos y ayudas a la internacionalización de las empresas.

Políticas de estímulo tributario para la adquisición y renovación de flotas con vehículos más ecológicos. Se debe recuperar la deducción en el impuesto de sociedades por la adquisición de vehículos más respetuosos con el medioambiente.

Formación. Se requiere una potenciación de las políticas tendentes a la adecuada formación de los recursos humanos del sector, de tal modo que atiendan las reales necesidades de las empresas. Se precisan más y mejores medios al respecto.

PROPUESTAS ESPECÍFICAS

1. Transporte por carretera

1.1. Propuestas de carácter general

Defensa del gasóleo profesional. Pedimos al Gobierno la defensa en Bruselas de la figura del gasóleo profesional, contemplado en la Directiva 2003/96/CE, devolviendo la totalidad del exceso cobrado en el impuesto especial, con relación a los márgenes establecidos para esta figura y ampliando en España la limitación de los 50.000 litros que marca la Orden EHA 3929/2006 al consumo real declarado por las empresas.

Fiscalidad de los carburantes. En estos momentos en los que la Comisión tiene encima de la mesa el debate sobre una posible modificación de la fiscalidad de los hidrocarburos, el Gobierno tendrá que defender los intereses españoles respecto a la banda baja del impuesto y la eliminación del tramo impositivo de las CCAA, para mantener los índices de competitividad del transporte y los productos españoles puestos en los mercados europeos.

Mantenimiento de las deducciones fiscales por adquisición de vehículos ecológicos. El Art. 92 de la recientemente aprobada Ley de Economía Sostenible titulado "Incremento de la deducción por inversiones medioambientales", lejos de incrementarlas para la adquisición de vehículos industriales con categoría EURO superior, las suprime a partir del 1 de enero de 2011 ya que deroga el apartado 2 del Art. 39 de la Ley del Impuesto de Sociedades.

Dada la necesidad de mantener mecanismos fiscales que supongan condiciones favorables para la adquisición de vehículos industriales menos contaminantes, solicitamos se reconsidere la oportunidad de apoyar la renovación de la flota del sector, mediante el apoyo a la inversión en la adquisición de nuevos vehículos industriales adaptados a las últimas exigencias de mejoras medioambientales (Vehículos EURO VI) e incluir una modificación en el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo y en la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos

sobre Sociedades, que dé cabida de nuevo a la deducción por la adquisición de vehículos industriales adaptados a las últimas exigencias de mejoras medioambientales (Vehículos EURO VI) y que contemple la aplicación con carácter retroactivo a los vehículos adquiridos durante el 2011 y hasta que entre en aplicación la nueva deducción propuesta.

Actualización de la LOTT (Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres) y modificación del régimen sancionador.

En estos momentos en que muchas de las reglas de juego son cambiantes e impuestas desde la UE, gran parte de su contenido carece de validez y el resto debe ser adaptado al contenido de los Reglamentos europeos, tales como los recientemente publicados de Acceso a la Profesión y al Mercado.

Como resultado de introducir estas modificaciones en la LOTT, cabe plantearse proceder a modificar igualmente las Ordenes Ministeriales que regulan las Autorizaciones de Transportista.

Adicionalmente, y como acuerdo de la negociación entre el Comité Nacional y la Dirección General de Transporte Terrestre, urge modificar el régimen sancionador y el baremo correspondiente.

En coherencia con el contenido de la Ley de Seguridad Vial, solicitamos establecer una bonificación del 50% por el pronto pago de las sanciones y eliminar la responsabilidad objetiva del empresario en determinadas infracciones de responsabilidad clara y directa del conductor.

Ayudas al abandono de la actividad. Se precisa mantener una asignación suficiente para próximas convocatorias.

El céntimo sanitario. Ante la actual situación jurídica, pedimos que se lleven a término las actuaciones necesarias para la eliminación de los tramos autonómicos del I.V.M.D.H. (céntimo sanitario) y adecuar el tramo estatal a la normativa europea.

Avance en la utilización de combustibles alternativos. Actualmente no existe una motivación real de índole económica para utilizar los combustibles alternativos y si queremos avanzar en el terreno de la utilización de los mismos se necesita normalizar y clarificar su utilización salvando cualquier problema técnico y de suministro, así como hacerlos competitivos frente a los combustibles fósiles.

Fondos comunitarios para la Red Transeuropea de Transporte. Debe hacerse una llamada a la Comisión Europea para habilitar fondos comunitarios para el mantenimiento y mejora del estado de las carreteras de la Red Transeuropea, así como para mejorar los tramos peligrosos y eliminar los puntos negros, donde hay mayor concentración de accidentes.

Jubilación anticipada de los conductores profesionales sin merma de derechos y sin incremento de cotizaciones empresariales. Se requiere que los conductores profesionales accedan a la jubilación con antelación a la edad ordinaria, mediante la aplicación de coeficientes reductores de la edad de jubilación para los conductores profesionales tal como está previsto para otros colectivos, y sin que ello conlleve un incremento en la cotización a la Seguridad Social.

Reducción de la cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales para las empresas de transporte por carretera, o la relativa a los conductores profesionales.

Análisis de la viabilidad de proceder a una racionalización de los días festivos. Ante los perjuicios que la falta de unificación de los días festivos en las diferentes Comunidades Autónomas produce a las empresas, debería estudiarse la viabilidad y conveniencia de que las festividades –al menos las de carácter nacional- se trasladaran siempre a los lunes o viernes.

1.2. Propuestas específicas del transporte por carretera de viajeros

Construcción y habilitación de carriles bus y plataformas reservadas. Supone una forma de reducir la congestión y contaminación en los ejes de acceso a las ciudades.

Defensa del sistema concesional de prestación de servicios públicos regulares permanentes de uso general. Mediante:

- régimen tarifario que permita, con agilidad, la repercusión inmediata de las modificaciones de costes, especialmente las derivadas del precio de los carburantes, la utilización de estaciones públicas, así como accesibilidad de las personas de movilidad reducida e imposición de nuevas obligaciones de servicio público.
- dotar de mayor flexibilidad la explotación de esta clase de servicios, así como de mayor capacidad de gestión a la empresa concesionaria, de modo

que las condiciones de prestación se adecuen, en todo momento, a la realidad cambiante de la demanda.

Medidas específicas de apoyo a la actividad discrecional y turística. La actividad discrecional y turística contribuye de manera decisiva al desarrollo de otras actividades económicas, especialmente el turismo. Por ello habría de recibir medidas específicas de apoyo que fomenten su consistencia económica, su rendimiento empresarial y su estabilidad. Se debería establecer un programa específico como parte fundamental del sector turístico.

Nuevas fórmulas de contratación para los servicios regulares de uso especial. 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, la plurianualidad de los contratos. En algunos casos habría de estudiarse la flexibilización de su uso para la optimización de la red.

Promulgación de una Ley de Huelga en los servicios públicos. Promulgación de una Ley de Huelga en los servicios públicos en la que se determinen los criterios para la fijación y cumplimiento de los servicios mínimos.

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.

Impulso de políticas destinadas a la concentración empresarial. Se precisa la elevación de los requisitos de acceso al mercado y la adaptación de las ayudas al abandono de la actividad a la realidad del sector.

Equiparación en el tratamiento fiscal de las dietas entre el transporte de mercancías y el de viajeros por carretera. El tratamiento fiscal de los conductores de vehículos de transporte de mercancías por carretera respecto a la exención de justificación de gastos de pernoctación y alimentación hasta determinados límites (según se trate de dietas nacionales o internacionales) debe ser igualmente aplicable al transporte de viajeros por carretera.

Elaboración de un plan de renovación de estaciones de autobuses. A fin de lograr la adecuación de las estaciones de autobuses a las nuevas necesidades de la demanda.

1.3. Propuestas específicas del transporte por carretera de mercancías

Euroviñeta. La reciente modificación de la Directiva sobre la tarificación por el uso de las infraestructuras permite que su aplicación sea opcional en cada Estado miembro, y a estos efectos, y en el supuesto de que el gobierno español adopte la decisión de implantarla, los fondos recaudados deberán aplicarse al sistema de transporte (infraestructuras de carretera y transporte por carretera) y, en todo caso, deberá preservarse la competitividad del sector del transporte.

Incremento de la cuantías de los litigios planteados ante las juntas arbitrales. Se propone introducir una modificación en el proyecto de modificación de la LOTT y elevar la cuantía actual de los litigios de 6.000 a 30.000 euros y mejorar la dotación de medios materiales y humanos.

Mantenimiento de carreteras y áreas de descanso seguras. Dentro del marco de la política europea de transportes, y a la vista del deterioro de los presupuestos de las Administraciones Públicas, se debe dar prioridad a la utilización racional de la red de infraestructuras ya existente, abordando urgentemente su mantenimiento y actualización, eliminando las restricciones genéricas, y aplicando medidas selectivas de eficiencia en los nuevos proyectos de inversión.

Dentro de los programas de desarrollo de infraestructuras se debe diseñar una red de áreas de descanso seguras, con localizaciones en puntos estratégicos de la geografía nacional.

Persecución del fraude. Debe perseguirse la utilización fraudulenta de figuras mercantiles y fiscales ventajosas como medio de actuación, a fin de evitar la competencia desleal y el acceso irregular al mercado.

Apoyo a la internacionalización, la fusión y la concentración de empresas de transporte. Son escasas las referencias destacables en materia de fusiones y concentraciones de empresas así como en experiencias de empresas de transporte de mercancías por carretera de capital español que hayan emprendido operaciones de internacionalización, bien adquiriendo empresas en otros países o bien a través de la constitución de sucursales, delegaciones o filiales.

De cara a tomar un nuevo impulso para ganar tamaño en los mercados se necesita del apoyo de la Administración para eliminar cargas administrativas y fiscales en los procesos jurídicos de concentración y para facilitar el acceso a la financiación para hacer viables estos proyectos.

Reducir las restricciones al tráfico. De las cuestiones que requieren una armonización urgente, entre los países integrantes de la Unión Europea, está la regulación de las restricciones de circulación para los vehículos pesados. Restringir el tránsito de éstos, lejos de mejorar las condiciones y la seguridad del tráfico, en puntos estratégicos, genera grandes caos circulatorios, más consumo de carburante, mayor grado de contaminación, inseguridad vial y estrés.

Se necesita con urgencia la flexibilización de las restricciones al tráfico, con la apertura de corredores libres 24 horas al día los 365 días al año.

Armonización de pesos y dimensiones. Actualmente la Comisión Europea tiene prevista la publicación de un estudio durante el 2011, con vistas a tomar decisiones, previa consulta con los Estados y los agentes implicados.

Si hablamos de la armonización a medio y largo plazo sobre la regulación de pesos y dimensiones a nivel europeo, tenemos que hablar de altura, anchura, longitud y pesos, para adaptar la legislación a las necesidades del mercado, evitando distorsiones de competencia y rupturas en los tráficos intracomunitarios.

Lo anterior no impide para poder poner en marcha pruebas piloto en España sobre la utilización del megatruck, priorizando las configuraciones de vehículos que menos deterioren las carreteras.

Flexibilización de las jornadas de conducción. Debe promoverse ante la Comisión Europea la revisión del Reglamento 561/2006, que regula los tiempos de conducción y descanso, flexibilizando la normativa para los conductores profesionales de transporte de mercancías por carretera (tal como existe para los servicios de autocares y autobuses) para hacer viable que los conductores de larga distancia puedan realizar sus descansos semanales en casa, pudiendo posponer el período de descanso semanal hasta concluidos 12 períodos consecutivos de 24 horas siguientes a un período de descanso semanal regular previo, sin ello suponer deterioro alguno de la seguridad.

1.4. Propuestas específicas del sector postal

Tras la plena liberalización del sector postal en el ámbito comunitario europeo exigida por la Directiva 2008/6/CE uno de los objetivos que ha de presidir su trasposición a las normativas nacionales de los Estados Miembros es la viabilidad del mercado postal y el desarrollo armónico del mismo en un marco de libre

competencia, de forma que se consiga mejorar la calidad de los servicios postales y se genere más negocio, más empresas y más empleo en el sector postal.

Una vez transpuesta en España dicha Directiva postal comunitaria por la Ley 43/2010, de 30 de diciembre, del servicio postal universal, de los derechos de los usuarios y del mercado postal, la sensación es que si bien se está en presencia de un nuevo marco que en teoría persigue la plena realización del mercado postal, en la práctica determinadas disposiciones e interpretaciones de la citada ley y de otras normativas, como la tributaria y aduanera, propician, más que la viabilidad del mercado postal, la protección y viabilidad de Correos, el operador público histórico.

A la vista de todo ello, se propone:

Plena realización del mercado postal en un marco de auténtica libre competencia. Se precisa la plena realización del mercado postal en un marco de auténtica libre competencia, lo que exige que se elimine de la normativa postal española toda ventaja a favor de Correos que distorsione una leal competencia entre operadores postales, tales como: a) el derecho exclusivo a distribuir con presunción de veracidad y fehaciencia escritos dirigidos a las Administraciones Públicas u organismos judiciales; b) la exención de cuantos tributos graven la actividad vinculada al Servicio Público Universal; y c) la imposibilidad para todos los operadores postales del acceso a la red postal pública y las inviables condiciones económicas para los que actualmente pueden acceder (los titulares de la autorización singular).

La interpretación y aplicación de normativa no debe favorecer ventajas competitivas para ningún operador postal. La interpretación y puesta en práctica de otras normativas, como la tributaria y la aduanera, debe efectuarse de manera acorde con la nueva realidad que se impone tras la liberalización plena del sector postal, de forma que no se favorezcan ventajas competitivas para ningún operador postal.

La Comisión Nacional de la Competencia y la Comisión Nacional del Sector Postal deben actuar para que desaparezcan las acciones anticompetitivas y/o ineficientes de Correos que distorsionan gravemente la competencia. Entre ellas: a) su gestión ineficiente; b) los precios predatorios (al respecto se ha de destacar la multa de 4.800.000 euros impuesta por la Comisión Nacional de la Competencia en su reciente Resolución de 23 de agosto de 2011, al considerar acreditado el incumplimiento por parte de Correos de un Acuerdo de Terminación Convencional); c) Los precios que se han mantenido artificialmente bajos con fines anticompetitivos; y d) otras ventajas injustificadas,

como la disponibilidad de una red sufragada con fondos públicos, el uso de infinidad de instalaciones municipales a coste cero, etc.

Necesaria actuación de la Comisión Nacional del Sector Postal. La Comisión Nacional del Sector Postal, conocedora de toda la problemática apuntada, ha de liderar la iniciativa a través de las acciones propias y pertinentes que logren un desarrollo justo y armónico del mercado postal.

2. Transporte marítimo

2.1. Apoyo al transporte marítimo como medio de transporte sostenible

Dentro de la política general de transportes de la Unión Europea, recogida en los sucesivos Libros Blancos, figura con carácter prioritario fomentar el uso preferente de los modos de transporte más sostenibles y, en particular, el transporte marítimo de corta distancia (SSS).

Para ello, se proponen las siguientes medidas concretas:

Ecobono en tráficos de SSS. Establecer un incentivo económico a los transportistas por carretera u operadores logísticos que embarquen sus camiones o semirremolques en servicios regulares de SSS, por un importe equivalente al 25% de la tarifa marítima abonada. Inicialmente en el tráfico España-Italia en el Mediterráneo. (Ley Presupuestos 2012).

Exenciones de practicaaje. Facilitar la concesión de exenciones al servicio de practicaaje a buques que operen en servicios regulares en Tráfico Marítimo de Corta Distancia (SSS). (Modificación Orden FOM 1621/2002)

Asimismo, se propone que se pueda conceder la exención de practicaaje a los buques que, sin tener carga de mercancías peligrosas, se encuentren totalmente desgasificados.

Servicios de pasaje: Eliminación de discriminaciones. Eliminar las discriminaciones existentes que perjudican al transporte marítimo frente al aéreo en las subvenciones al transporte de pasajeros residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. (Modificación RD 1316/2001).

Infraestructuras. Dar máxima prioridad a las inversiones en infraestructuras de acceso a los puertos marítimos desde las redes de alta capacidad de carretera y ferrocarril. (Ley Presupuestos 2012).

2.2. Ahorro de energía y reducción de emisiones de CO₂

Tanto las organizaciones empresariales marítimas, como la Organización Marítima Internacional (OMI), están firmemente comprometidas a contribuir a la lucha contra el cambio climático, con medidas que mejoren aún más la eficiencia energética de los buques y reduzcan, consecuentemente, sus emisiones de CO₂. Los mismos objetivos han sido señalados como clave por el Libro Blanco UE de Transportes 2011.

Junto con otras medidas, la OMI ha adoptado el Plan de Gestión de Eficiencia Energética de Buques (SEEMP). Cada empresa naviera deberá formular y aplicar, en cada uno de sus buques, un conjunto de medidas tecnológicas y prácticas operacionales para mejorar la eficiencia energética a bordo.

Por todo ello, se propone **incorporar una partida en la Ley de Presupuestos para el año 2012, que establezca incentivos económicos a la aplicación del SEEMP por las navieras españolas.**

2.3. Normativa comunitaria

Ayudas de Estado. La Comisión Europea se encuentra actualmente revisando las Directrices sobre Ayudas de Estado al transporte marítimo de 2004, que resultan fundamentales para mantener la competitividad del sector marítimo europeo. Se pide que España apoye la prolongación de su vigencia sin cambios sustanciales.

Contenido de azufre en los combustibles marinos. La Comisión Europea ha iniciado la revisión de la Directiva 1999/32. Se pide que en esta tramitación, España apoye incorporar a la normativa europea la revisión realizada en 2008 de la normativa de la Organización Marítima Internacional (Anexo VI Convenio MARPOL) sin introducir nuevos elementos que vayan más allá de la misma.

2.4. Potenciar la competitividad del registro de buques español

El Registro Especial de Canarias (REC) constituye un instrumento básico para posibilitar la operación competitiva de buques mercantes bajo pabellón español. Sus condiciones fiscales y laborales determinan unos costes operativos que no resultan plenamente competitivos en el mercado de fletes internacional. Como consecuencia, desde 2004, la flota mercante inscrita en el REC ha perdido el 25% de sus buques y el 32% de sus puestos de trabajo.

Para invertir esta tendencia se proponen son las siguientes medidas concretas:

Enrole de tripulantes extranjeros. Restituir la situación anterior a 2005 en la normativa que regula la tramitación del enrole de tripulantes extranjeros en el REC. (Modificar Ley orgánica de extranjería LO 2/2009 o su Reglamento, RD 557/2011).

Nacionalidad de las dotaciones. Aplicar el apartado Seis de la DA XV de la Ley 27/1992 (LPEMM) en el sentido de exigir la nacionalidad comunitaria no al 50% de la dotación completa, sino al 50% de la dotación mínima de seguridad (aparte Capitán y Primer Oficial).

Contratación laboral. Admitir genéricamente el trabajo a bordo de buques mercantes inscritos en el REC como supuesto válido para la utilización del contrato por obra o servicio determinado. (Modificación art. 15 del RDL 1/1995, Estatuto de los Trabajadores).

2.5. Modernización de la legislación marítima. Ley General de la Navegación.

Este Proyecto de Ley, que no ha recibido respaldo para su tramitación en las dos últimas legislaturas, resultaría muy positivo para clarificar algunas figuras existentes en el tráfico marítimo actual, y a la vez para modificar algunas otras que han quedado obsoletas, con el objetivo de homogeneizar el marco jurídico español con el Derecho Marítimo Internacional y adaptarlo a la realidad práctica actual del sector. Se propone su aprobación.

No obstante, algunos aspectos del Proyecto deben ser revisados, incorporando algunas de las enmiendas propuestas por el sector. Asimismo, se deberían reflejar las modificaciones de normas nacionales o comunitarias o convenios internacionales que han tenido lugar durante el largo tiempo transcurrido desde su aprobación por el gobierno, en particular y a título de ejemplo, las Reglas de Rotterdam y el Convenio sobre Embargo Preventivo de Buques de 1999.

3. Transporte aéreo

3.1. Mejoras en la estructura y gestión del espacio aéreo

Acelerar las medidas de optimización del espacio aéreo español en primer lugar y del cielo único europeo como meta final. Los beneficios económicos derivados de la optimización del espacio aéreo son tan notables (ahorro de combustible, reducción de emisiones CO₂ y otras, ahorro de tiempos, mejora de

conexiones, optimización de aviones y tripulaciones...) que requieren una implantación acelerada

Reducción de la tasa de navegación. Asegurar que se realiza la reducción del 7,5% prevista para 2012 de esta tasa para conseguir el objetivo planteado de situarnos en la media de los 5 principales países de la UE y progresar en esta línea de reducciones de acuerdo a los objetivos fijados por la Unión Europea.

Establecer Criterios de Calidad para los Servicios de Navegación Aérea y compensaciones automáticas para los operadores. En la prestación de Servicios de Navegación Aérea ocasionalmente se producen pérdidas de calidad del servicio, pérdidas que pueden llegar a ser muy importantes. Esto se traduce en retrasos e incremento en los tiempos de vuelo que suponen pérdidas económicas muy importantes para los operadores e inconvenientes crecientes para los pasajeros. Por esto es aconsejable establecer parámetros de calidad relacionados con los valores medios europeos y, para casos de desfase importante de estos parámetros, tener establecidas penalizaciones automáticas a favor de los operadores como clientes directos de estos servicios

3.2. Intermodalidad en los aeropuertos de Barajas y El Prat

Las dos mayores inversiones en infraestructuras de transporte en España son las realizadas en los aeropuertos de Madrid y Barcelona y en la expansión de la red ferroviaria de alta velocidad. Es imprescindible realizar una interconexión efectiva entre ambas infraestructuras de manera que, de acuerdo con los objetivos del Libro Blanco del Transporte de la UE, sea posible sustituir el avión por el tren de alta velocidad, en distancias de una hora e inferiores en transporte aéreo, manteniendo una conectividad de alta calidad.

En estos dos grandes aeropuertos, un pasajero de transporte ferroviario de media y larga distancia debería poder acceder a las Terminales de los aeropuertos sin cambiar de tren desde el origen de su viaje. Para cumplir este objetivo no existen infraestructuras planificadas en este momento.

Asimismo, debería atenderse la demanda creciente de viajeros que solicitan que las líneas regulares de autobús tengan parada en los principales aeropuertos.

3.3. Precios por servicios aeroportuarios

Se debe garantizar que las tarifas aeroportuarias permanecen estables o experimentan incrementos moderados, en todo caso inferiores a los límites del IPC

+ 5% que están establecidos en la ley 1/2011, manteniendo en todo caso los actuales niveles de competitividad respecto a los otros aeropuertos europeos de análogas características e introduciendo progresivamente compensaciones presupuestarias para atender a las obligaciones de servicio público de aquellos aeropuertos no viables comercialmente, pero socialmente necesarios, al tiempo que se eliminan en el medio plazo las subvenciones cruzadas entre aeropuertos.

3.4. Avance en la normativa del sector aeronáutico

Revisión del Reglamento 261/04 CE. El cierre durante varios días del espacio aéreo europeo debido a la erupción del volcán islandés; o el abandono masivo del puesto de trabajo por parte de los controladores españoles en diciembre de 2010, con las graves consecuencias económicas que ambos acontecimientos han tenido para las compañías aéreas, han puesto de manifiesto la necesidad de revisar el Reglamento comunitario que regula los derechos de los pasajeros en circunstancias tan excepcionales como las vividas, limitando los costes que deben asumir las compañías en estos casos e involucrando en esos gastos de atención a los pasajeros a los aeropuertos y organizaciones de navegación aérea así como, en su caso, a los servicios de protección civil de forma que las responsabilidades objetivas sean idénticas para todos los implicados – compañías aéreas, aeropuertos y navegación aérea - en los casos de fuerza mayor como puede ser el cierre de un aeropuerto por causas meteorológicas tales como nevadas, etc.

En tanto no se produzcan cambios en el Reglamento, adecuación de los criterios aplicados por AESA a la realidad del transporte aéreo en lo concerniente a las posibilidades de sustitución de aeronaves, reposición de material, influencia de un retraso en la rotación de la aeronave, etc.

Asegurar la implantación urgente de la normativa unificada europea de seguridad que regula los límites de actividad de tripulaciones. Acelerar la implantación de la nueva normativa europea sobre límites por razones de seguridad de la actividad de tripulaciones, asegurando que esta norma es única para todos los países de la UE. Por debajo de estos límites solo deben quedar los convenios que pudieran establecer las empresas en el marco de la negociación colectiva laboral.

Criterios de segmentación de precios para transporte de maletas (modificación ley 1/2011 de 5 de marzo). Modificar la ley 1/2011 de 4 de marzo que en su disposición final segunda, punto 6, da una nueva redacción al artículo 97 de la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea, en la medida que contradice el Reglamento CE 1008/2008 y las leyes de libre mercado

comunitarias. Se trata de ajustar la normativa española a la europea en materia de libertad de los operadores a fijar precios y criterios de franquicia de equipajes.

3.5. Comercio de emisiones de CO₂ en transporte aéreo

Defender ante la UE que los derechos de emisión de la Aviación Civil, no deben penalizar a las compañías europeas frente a las de terceros países

3.6. Apoyo a las empresas de transporte aéreo

Restablecimiento de incentivos fiscales para la renovación de flota, equipos y desarrollo industrial del sector cuando esta renovación repercute en la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero

Creación de una línea efectiva de créditos del ICO para paliar las dificultades crediticias derivadas de la crisis.

Eliminación de la discriminación que sufren las compañías con AOC español en materia de financiación de compra de aeronaves por ser España país miembro de la construcción aeronáutica (consorcio Airbus).

Eliminación de la discriminación de cuotas por accidentalidad laboral que aun sigue subsistiendo a través de la adecuación de esas cotizaciones a la realidad de los costes.

3.7. Garantizar un marco estable de competencia, asegurando la igualdad de condiciones y trato para todos los operadores

Mantener el necesario "*level playing field*" para todos los operadores, evitando las distorsiones que puedan surgir de disparidades fiscales, de la normativa laboral aplicable, transparencia de ayudas comerciales y subvenciones y de posibles distorsiones por los criterios de fijación de tasas aeronáuticas.

4. Transporte ferroviario

La **cuota del ferrocarril de mercancías en España no hace más que retroceder**, habiéndose **perdido más de 6 puntos porcentuales en los últimos diez años y más del 45% en volumen absoluto**. El ferrocarril español de mercancías se encuentra en el lugar 14 entre los de la UE -por carga transportada-. **La combinación de todos estos factores relega al ferrocarril**

en España a una posición poco menos que marginal y en el furgón de cola del conjunto de las empresas similares a nivel europeo.

Las **causas** son conocidas: el ferrocarril en España tiene baja densidad de red y **no se ha desarrollado en paralelo al crecimiento industrial**, sino más bien a espaldas de; la marginalización de su rol en el transporte **lo ha hecho progresivamente menos y menos competitivo**; las actuaciones en la Red General Integrada fruto de la extensión de la alta velocidad, **no sólo no se han aprovechado para resolver problemas históricos**, sino que han agravado en algunos casos las condiciones competitivas; no se ha invertido nunca en el ferrocarril de mercancías desde la perspectiva de **ayudar a mejorar la ecuación de coste**, sino desde un enfoque técnico o territorial; los grandes transportistas de carretera y **los dueños de la carga no precisan del ferrocarril para alimentar su negocio ni el ferrocarril les ofrece ventajas competitivas**; con carácter general, los grandes clientes siguen desconfiando del medio y los que no desconfían simplemente deciden migrar de Renfe a las Nuevas Empresas Ferroviarias, con lo cual se agrava el problema de exceso de capacidad y **Renfe no está orientada a servir al cliente, ni tiene capacidad de competir** con la carretera con sus propias armas, ni ofrecer servicios completos.

A pesar de tener ya cinco años, **la liberalización no ha conseguido resultados sensibles**: sólo el 8% del tráfico (que sigue sin crecer) está en manos de las nuevas empresas, de entre las cuales **sólo dos de las tres que transportan más de 500 millones de TKBRs, son de capital español**, siendo la tercera perteneciente a los ferrocarriles alemanes .

Las medidas que se propongan son básicas para aumentar la penetración de la liberalización, ya que los países donde se aprecia un **aumento de cuota son los que han tenido más éxito en la liberalización del mercado.**

Las **abundantes barreras técnicas** debido a la especificidad de la red , la **falta de un mercado de vehículos homologados con la adecuada liquidez**, la **no disponibilidad de personal formado en el mercado**, la **falta de instalaciones complementarias adecuadas y las altas tarifas de las existentes** frente a su aportación de valor y la postura de la empresa incumbente para **defender su posición de privilegio**, hacen **poco competitiva y muy arriesgada la oferta que pueden poner en el mercado las Nuevas Empresas Ferroviarias**. Por tanto el futuro **debe ir orientado a mejorar esta competitividad o reducir los riesgos, como condición para incentivar el éxito de la liberalización.**

Hay que hacer infraestructuras para ayudar a competir al ferrocarril de mercancías, pero sin duda ya pasó el tiempo de esperarlas y hay que reaccionar de manera inmediata: **sólo actuaciones de choque a muy corto plazo pueden modificar la tendencia** y es **poco realista pensar en modificaciones en infraestructura** (no hay recursos ni tiempo) **o en añadir costes de capital** (PPP) a la cadena de costes actual (ya no competitiva per se). Por tanto, las actuaciones deben orientarse en dos direcciones: **hacer el mercado más transparente y activo y a rebajar los costes**, para competir con la carretera en precio (actualmente inviable, en términos generales) y calidad (enfoque al cliente, gestión y responsabilidad privada).

Por ello, es necesario que **el ADIF** reduzca las tarifas para ayudar a mejorar la competitividad; **abandone** la prestación **de servicios de tracción en terminales**, en competencia con las Empresas Ferroviarias; **promueva el aumento del negocio asequible a los nuevos entrantes**, actuando en lo posible **como motor** del proceso y proceda a vender sus participaciones en algunas de las empresas del sector.

Es necesario también que –mientras no se resuelve su proceso de privatización- **Renfe maximice la liquidez de sus activos** (locomotoras, vagones...) con vocación de **facilitar** la aparición y crecimiento de nuevas empresas en el mercado -aún a costa de su cuota- convirtiéndose en una herramienta de **dinamización** del proceso, restringiendo sus prácticas comerciales destinadas a proteger su status-quo, y orientándose a competir con el máximo respeto a las reglas comerciales y con sus costes reales de producción, **incentivando las alianzas entre Renfe y los nuevos actores** y promoviendo **su aportación de valor ligándola con el uso de activos**.

Es urgente **implantar un real regulador independiente** que tenga capacidad de actuar de oficio y **acelerar el proceso de privatización completa de Renfe Mercancías, saneándola financieramente** y transmitiendo previamente **los activos a empresas gestoras del parque**, haciéndola **atractiva para inversores privados** que asuman **toda la responsabilidad** de la gestión y el resultado **sin restricciones**.

Debe igualmente **avanzarse en la ejecución de las medidas contenidas en el Plan del Impulso al Transporte de mercancías por ferrocarril**, aprobado por el Ministerio de Fomento en 2010.

Por otro lado, para conseguir un aumento de la capacidad de carga del ferrocarril y, por lo tanto, una reducción de costes, **debe realizarse una mejor gestión de**



las infraestructuras actuales, permitiéndose la circulación de trenes de 750m, con el cumplimiento de la normativa vigente.

Asimismo, la **diferencia de ancho de vía con el resto de Europa**, sitúa a los grandes exportadores españoles en desventaja competitiva con el resto de países de la UE. Por ello, debería plantearse la búsqueda de soluciones que estén encaminadas a minimizar el coste asociado a esta circunstancia.

Finalmente, desde el Consejo del Transporte y la Logística de la CEOE, se considera necesario el impulso tanto al Eje-16 como al corredor mediterráneo.