

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



**RESUMEN
EJECUTIVO**

febrero de 2017



El Informe “**Propuestas en materia de Transportes y Logística para la legislatura 2016-2020**” elaborado por el Consejo del Transporte y la Logística de CEOE identifica las principales cuestiones que deben ser abordadas por el Ministerio de Fomento en esta nueva legislatura.

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

Entre dichas propuestas, cabe resaltar las siguientes:

I. PRIORIDADES DE CARÁCTER GENERAL

- **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 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**.
- Deben **retomarse** los trabajos realizados con relación a la **Estrategia Logística** del Ministerio de Fomento, y fomentarse una mayor coordinación con otros Ministerios.
- Es necesario recuperar la **unidad de mercado** por las asimetrías y efectos frontera que sitúa a las empresas de manera desigual ante el mercado.

II. PRIORIDADES POR MODOS DE TRANSPORTE

TRANSPORTE POR CARRETERA

- **Transporte de mercancías por carretera**
- **Revisión y adaptación del Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT), y Órdenes Ministeriales**, manteniendo los requisitos cuantitativos y cualitativos de acceso a la profesión y al mercado de transportes, y potenciando la formación profesional específica con la dotación presupuestaria de ayudas a la formación.
- **Coordinación y armonización de trámites** ante las administraciones locales y regionales del transporte.
- 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, y **transposición inmediata de la Directiva 2014/67/UE**, con el fin de combatir la actividad irregular de las denominadas “empresas buzón”.
- **Promover la armonización impositiva de las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales** en tasas e impuestos. En especial, se precisa la armonización en los impuestos sobre el

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

- Facilitar el desarrollo de la actividad **racionalizando las restricciones al tráfico**, con la apertura de corredores libres 24 horas al día y 365 días al año, el **aumento progresivo de los tramos de desvío voluntario del tráfico** de vehículos pesados a las autopistas de peaje, con las bonificaciones correspondientes, y el **diseño de una red de áreas de descanso seguras**.
- Establecimiento de **medidas que favorezcan la renovación del parque** mediante la adquisición de vehículos industriales menos contaminantes.
- **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.
- 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 los trabajadores, al objeto de salvaguardar la seguridad durante el transporte.

- **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.

- **Transporte de viajeros por carretera**

- 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.
- **Externalización de la gestión de las empresas públicas de transporte de viajeros**, obedeciendo a criterios de gestión eficiente y de calidad de servicio.
- 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**, que cubra, al menos, la renovación de las estaciones de las capitales de provincia y de los núcleos de población de más de 100.000 habitantes y sean nodos de comunicación vertebradores de sus respectivos territorios.
- **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 una revisión del mapa concesional en cada Comunidad Autónoma, la revisión de los diferentes modelos de licitación buscando el equilibrio entre los diferentes atributos que componen el servicio del transporte, y una mayor objetividad en los criterios de valoración.

TRANSPORTE AÉREO

- Es preciso **mantener la competitividad de las tarifas aeroportuarias y de navegación.**
- **Urge la conexión de la red de Alta Velocidad a los grandes aeropuertos de Madrid y Barcelona.**
- Se requiere la rápida **implementación del Cielo Único Europeo.** España debe implicarse activamente en su consecución y en facilitar un acuerdo final para su implantación.
- **Supresión de los controles de documentación de identidad en la puerta de embarque** en vuelos Schengen.
- 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.
- Se requieren **idénticas reglas para la prestación del servicio de handling** en los aspectos de seguridad operativa, equipamiento y cumplimiento de los indicadores de calidad del servicio, entre otros, a fin de evitar disfunciones en la prestación del servicio entre terceros y el autohandling.

TRANSPORTE POR FERROCARRIL

- Garantizar e impulsar la adecuación de la normativa y del sector ferroviario para la **competencia efectiva en los servicios de transporte por ferrocarril** de mercancías, y preparar la llegada de la misma en los servicios de pasajeros.
- **RENFE OPERADORA debe definir un plan estratégico de material rodante y su mantenimiento**, que garanticen la seguridad y calidad del servicio.
En este sentido, 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.
- **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.
- **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.

- 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.
- 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 del transporte de viajeros** por ferrocarril. De lo contrario, únicamente RENFE OPERADORA y SNCF podrán operar en el mercado español liberalizado de larga distancia.
- **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 MARÍTIMO

- **Aligerar la carga impositiva y burocrática** del transporte de península a islas Canarias.
- **Liberalización del acceso al transporte de contenedores** en los puertos.
- **Reducción de las tasas portuarias.**