

**RIESGOS: MOVIMIENTOS SOCIALES CONTRA LOS VIAJES EN AVIÓN; FISCALIDAD;
CONGESTIÓN AÉREA; MARCO NEGOCIADOR AENA – COMPAÑÍAS AÉREAS; BREXIT SIN
ACUERDO**

Hay una serie de aspectos que creemos conviene recordar por más que sean evidentes:

- 1.- España es un país periférico geográficamente hablando en la Unión Europea
- 2.- España tiene una necesidad de transporte aéreo como elemento de integración superior a otros Estados Miembro y ello tanto por las conexiones entre la Península con las ciudades autónomas de Melilla y Ceuta, como con las de los dos archipiélagos además de las interiores a estos.
- 3.- El turismo exterior llega a España en un 81,58% por vía aérea según datos de 2018 y sólo en un 2,38% por vía férrea siendo el de acceso por carretera del 15,62%
- 4.- En el turismo doméstico el de Canarias, Baleares, ciudades autónomas aparte, es absolutamente dependiente del transporte aéreo.
- 5.- El turismo, exterior y doméstico, representan del orden del 12% del PIB y del 13% en términos de empleo.
- 6.- El transporte aéreo y sus infraestructuras, aeropuertos y navegación aérea, no sólo no dependen de asignaciones de los presupuestos, sino que aportan un volumen importante de ingresos fiscales.

Pues bien, desde hace algún tiempo se está instalando un rechazo en ciertos sectores sociales a dicho transporte lo que está generando movimientos de “vergüenza de volar” y de solicitud de limitación de vuelos, especialmente en la corta y media distancia, donde se alega sobre la contaminación y el trato fiscal favorable que se invoca tiene el carburante de aviación, al tiempo que aparecen iniciativas nacionales y en el marco de la Unión Europea para modificar la situación impositiva de dicho transporte y que tiene como característica general argumentos medioambientales.

En ese contexto causa sorpresa y por supuesto preocupación, el documento avalado por la Comisión sobre tasas en el campo del transporte aéreo donde se sostiene que, en teoría, el impacto global en la economía y el empleo sería neutro a nivel europeo, tesis bastante discutible y más desde la perspectiva española.

La premisa principal del informe es que la bajada en el tráfico de pasajeros (de un 11%) conllevaría un decremento similar en el empleo y valor añadido en el sector de la aviación y relacionados, que se compensaría con el incremento en otros sectores debido a la utilización por parte de los Gobiernos de los ingresos adicionales en fomentar el resto de los sectores de la economía.

A priori el estudio va más allá, y concluye que el impacto neutral no solamente sería para el conjunto de la Unión Europea, sino país a país (puede verse el caso de España en la página 107), lo que es muy difícil de creer en países tan dependientes del turismo

y la aviación como el nuestro. Sospechosamente, para cada país y para cada posible acción propuesta (ticket tax, IVA o impuesto al combustible) el resultado es exactamente el mismo: impacto exactamente neutro.

“In conclusion, the analysis showcases that new or increased aviation taxes would generally have a negative impact on the aviation industry (lower direct employment and direct value added) but its impact on the overall employment within a Member State, on fiscal revenue and GDP would be close to zero. New or increased taxes would reduce the number of passengers and flights as well as the environmental impacts. Any changes in tax regimes must be carefully analysed especially because the role of aviation as a priority industry varies significantly between Member States”

Desde el transporte aéreo español, como el conjunto del sector, estamos comprometidos con el medio ambiente y el desarrollo de un transporte sostenible y tanto a nivel internacional, OACI, como de las diferentes asociaciones tales como IATA y otras, se han lanzado planes y objetivos en esa dirección al tiempo que los fabricantes han perfeccionado la tecnología con avances muy importantes en la reducción de consumos y emisiones junto a la investigación y puesta en servicio del uso de combustibles alternativos e incluso se están desarrollando ensayos de aviones movidos con energía solar y todo ello estando sometidos a un mercado de emisiones.

Lo que como sector español y tras recordar el carácter internacional del sector, pedimos al Gobierno y las diferentes organizaciones políticas es lo siguiente:

1.- Que las decisiones de cambios se decidan en instancias internacionales y con un ámbito como mínimo de la Unión Europea y, en este caso, teniendo muy presente sus repercusiones internacionales más allá de ella dados los precedentes de enfrentamientos pasados como consecuencia de un intento de imponer medidas, digamos extraterritoriales, por la UE.

2.- Que de forma urgente se avance y consolide el “cielo único” en Europa por parte de los Estados Miembro por su capacidad de establecer rutas más directas, reducir consumos y consecuentemente minimizar los efectos medioambientales y no parece muy consecuente la preocupación medioambiental vía impositiva y la ralentización de la vía normativa y de acción del cielo único, y en España ello se traduce en la solicitud de flexibilizar el uso del espacio aéreo mejorando la colaboración del uso civil y militar, estableciendo rutas más directas y operativas más medioambientalmente sostenibles y en ello, y al paso, liberalizar las torres de control en los aeropuertos permitirá disponer de más controladores formados para la navegación en ruta y mejorar la navegación aérea reduciendo así las demoras y también los costes del sistema sin menoscabo de la seguridad aérea como y ha sido contrastado en las explotaciones liberalizadas.

3.- Analizar los impactos económicos de las decisiones tanto sobre los recursos presupuestarios (mayores ingresos pero también mayores gastos de sistemas alternativos de transporte que si gravitan sobre los presupuestos y reducciones de ingresos por caídas de actividad en sectores dependientes del transporte aéreo) como

en el empleo tanto cuantitativo como espacialmente (no es lo mismo espacialmente que el empleo turístico no creado en Canarias se compense con el generado en origen por el no desplazamiento por más que pudiera ser neutro globalmente como viene a afirmar un informe avalado por la Comisión que se adjunta a estas notas)

4.- Si se aplican criterios impositivos medioambientales sobre la energía que sean neutros por modos y usos, en cuyo caso el gravamen del fuel o gasóleo, como ejemplos, debiera ser neutro fiscalmente se use como carburante, fuente térmica de energía eléctrica, por ejemplo, o cualquier otra utilización.

5.- En todo caso se respete la libre elección del usuario y se eviten limitaciones normativas tipo prohibiciones de unos modos frente a otros.

6.- Se apoye la línea de OACI en cuanto senda de avance de un transporte sostenible impulsando al tiempo la mejora de la tecnología, los carburantes más ecológicos, los aviones más eficientes y las mejoras normativas de navegación que reducen las emisiones.

Sin perjuicio de lo anterior, en esta legislatura, 2019 - 2023, deberá procederse a la revisión del marco regulador de la relación entre los aeropuertos, AENA, y sus clientes, las compañías aéreas, mediante el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) basado en la transposición de la Directiva comunitaria a través de la ley de Seguridad Aérea y que debe establecer ese marco para el periodo 2021 – 2026 definiendo inversiones, niveles de calidad, capacidad y coste de los servicios aeroportuarios para las compañías. Las asociaciones de compañías aéreas y significadamente ACETA (compañías con licencia española), ALA (compañías que operan en los aeropuertos españoles) e IATA, vamos a solicitar modificaciones del actual marco que, entre otras cosas, pasarán, además de incorporar las experiencias de este primer DORA, por un fortalecimiento de las facultades del órgano independiente que hoy es la CNMC en detrimento del regulador, la DGAC, todo ello acorde al espíritu y letra de la Directiva, y para exponer nuestras ideas solicitaremos reuniones a los Grupos Parlamentarios al objeto de ir trabajando en las discusiones y negociaciones que deberán efectuarse a lo largo de este año y el 2020 porque ese DORA será, ni más ni menos, que donde se plasmen las acciones que van a definir los aeropuertos en la referencia del 2026 y la competitividad, capacidad, precio y calidad de servicio, de ellos que son parte fundamental de la oferta turística española.

Finalmente, en lo concerniente al BREXIT que parece caminar a una senda de salida rupturista sin acuerdo, la posición de las compañías expresada por sus asociaciones ACETA y ALA es que se mantenga la propuesta de la UE, sujeta a reciprocidad, con la que se permitiría un mercado con unos cielos abiertos para vuelos entre el Reino Unido (RU) y la Unión Europea para vuelos regulares (terceras y cuartas libertades), chárter y de carga al tiempo que se mantiene el reconocimiento mutuo de licencias, regulación técnica, etc. y en ese contexto pedimos que se flexibilice al máximo lo concerniente a controles de pasajeros y sus equipajes al tiempo que solicitamos que se introduzca, como ya hemos hecho llegar a la Comisión, vía el Ministerio competente,

la posibilidad de que las compañías del RU puedan mantener códigos compartidos sobre vuelos operados por compañías UE más allá de la UE, manteniendo en lo concerniente a los vuelos internos dentro de la UE y de ésta con terceros países las exigencias de los Reglamentos europeos sobre propiedad y control de aerolíneas para ser consideradas como compañías europeas.

Anexos:

- 1.- Estudio difundido por la Comisión sobre evaluación de impacto de determinadas medidas impositivas aplicables al transporte aéreo
- 2.- Artículo del presidente de ACETA sobre la fiscalidad y congestión en el transporte aéreo
- 3.- Artículo de Manuel Rivas sobre “la vergüenza de volar” EPS domingo 23 de junio
- 4.- Propuesta de IU en el Congreso sobre limitaciones en vuelos de corto recorrido coincidentes con el ferrocarril