



# **OBSERVACIONES AL PLAN INTEGRAL DE POLÍTICA INDUSTRIAL**

**Madrid, 4 de junio de 2010**

## **PREÁMBULO**

En el actual contexto económico, la industria manufacturera adquiere un papel aún más relevante por su capacidad de dinamizar otros sectores, por la generación de empleo estable y por ser un factor decisivo de crecimiento sostenible de la economía.

En efecto, la industria significa un modelo de producción sostenible puesto que conlleva: innovación, productividad, empleo de calidad e internacionalización.

Así se ha entendido desde la Comisión Europea, que ha generado una iniciativa para establecer una Política Industrial Integrada en el seno de la Unión Europea, lo que supone una apuesta firme y decidida por potenciar la industria como factor decisivo de competitividad. Debe tenerse en consideración que, antes de la actual crisis, la industria manufacturera suponía en Europa el 17% del PIB y proporcionaba empleo a más de 23 millones de trabajadores.

En este sentido, CEOE considera muy adecuado y respalda la puesta en marcha de un Plan específico para la industria española, siendo un acierto del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio su elaboración en un momento tan crítico para nuestra economía.

En especial, se comparte el objetivo de aprovechar la recuperación económica mundial, liderada por las economías emergentes, que aumentará la demanda industrial tanto de bienes de consumo como de bienes de equipo, para incrementar el peso de la industria española en el PIB, así como adaptar la política industrial a estos nuevos retos y oportunidades, contribuyendo a la recuperación del empleo.

Además, se valora el compromiso del Gobierno de ajustar sus actuaciones a un calendario prefijado, así como la creación de una Comisión Interministerial, dada la complejidad de las políticas que contribuyen a la productividad de la industria.

Así pues, CEOE ofrece su colaboración para la elaboración de un Plan Integral de Política Industrial para España, y la aplicación posterior del mismo, desde las siguientes bases:

1. Los ejes de la nueva política industrial deberían ser:

- Productividad
- Innovación
- Tamaño de las empresas

- Internacionalización

La mejora de estas variables debe conseguirse desde la instrumentación de estrategias transversales que mejoren las actividades de las empresas tradicionales, tractoras y emergentes, es decir, que el sector industrial, en su conjunto, se constituya como un sector estratégico.

2. Si bien es aceptable un horizonte que coincida con la Estrategia Europea 2020, es necesario contar con unos objetivos cuantificados al 2014 ó 2015 y los instrumentos precisos para alcanzarlos.
3. La elaboración de los objetivos concretos a cuatro o cinco años deben ser acordados basándose en las propuestas de la industria, de la que CEOE y sus Organizaciones son sus legítimos representantes.
4. Es preciso atender a las singularidades inherentes a las Regiones Ultraperiféricas y concretamente a las particularidades de su sector industrial, por lo que se deberían articular medidas concretas que permitan mejorar la posición competitiva de estas regiones dentro de la UE.
5. Por ello, CEOE expone a continuación sus propuestas de partida para un Plan de Competitividad industrial.

## 1. Marco Laboral

### 1.1. Flexibilidad

Dada la situación actual que vive la economía española, es preciso articular una serie de medidas que permitan flexibilizar el marco laboral existente dotando a las empresas de algunos mecanismos para afrontar el escenario de crisis.

En lo que respecta las medidas a tomar a medio y largo plazo, desde CEOE se propone:

- **Flexibilizar el mercado laboral**, para favorecer la adaptación de las empresas a la demanda. Profundizar en contratos abiertos que satisfagan a las partes contratantes y que recojan además, flexibilidad de horarios, la utilización de las TIC, el teletrabajo y otras; para de este modo favorecer la concertación de la vida laboral y familiar
- **Favorecer la movilidad funcional**, de manera que los trabajadores puedan ocupar puestos diferentes en función de las necesidades de la empresa en cada momento.
- **Favorecer la movilidad geográfica**, que haga posible el movimiento de trabajadores dentro del territorio español, mejorando finalmente la utilización del tiempo de trabajo.
- Del mismo modo, y con objeto de ayudar a mantener el empleo, se propone una **utilización más flexible del contrato de relevo**. En concreto se trataría de:
  - a) La posibilidad de realizar jubilaciones parciales en las que los contratos de los relevistas se pudieran realizar en un momento posterior, en un plazo de hasta dos años.
  - b) Flexibilizar el requisito de identidad del puesto de trabajo de relevado y relevista.
  - c) Permitir la acumulación de todo el tiempo de trabajo del relevado en un único periodo.

Además, se hace necesario remover las limitaciones existentes en lo relativo a las horas extraordinarias y la distribución irregular de jornada en cómputo interanual.

## 1.2. Absentismo

**Actuar contra el absentismo laboral**, que constituye un problema muy grave tanto por los costes económicos que acarrea como por los problemas organizativos que conlleva, además de aumentar los costes de los servicios de salud por su uso indebido o fraudulento.

CEOE Considera por tanto que existe una falta de control adecuado en la concesión y seguimiento de las incapacidades laborales por parte de las diferentes administraciones implicadas, por lo que debe, en consecuencia, procederse a la mejora de la gestión de la ITCC por parte de la Administración, dado que más del 80% de las bajas obedecen a razones médicas.

También deben promoverse mecanismos de participación de las empresas en el seguimiento y gestión de los procesos de Incapacidad Temporal, como la concesión de altas médicas por **los médicos de empresa y de las Mutuas**, al ser conocedores de la incidencia real de las posibles patologías en sus tareas laborales. **En su defecto, debe desarrollarse el alta a efectos económicos por los médicos de las Mutuas.**

También **deben habilitarse mecanismos adicionales de colaboración entre la Seguridad Social, las Mutuas de Trabajo y las empresas**, para permitir la reducción de la duración de las bajas, así como la concesión por parte de las CCAA de nuevas autorizaciones a los médicos de empresa para expedir recetas de la Seguridad Social.

Otras medidas que se podrían articular para reducir el absentismo son: la cumplimentación completa del "parte de baja" por los médicos de salud, el seguimiento de las bajas reiterativas de corta duración, la incorporación de un procedimiento de bajas con alta automática en procesos de corta duración (hasta 4 días), la modificación de la cadencia de los partes de confirmación de las bajas, la mejora de la información de los médicos de salud sobre los modernos sistemas de trabajo y la actividad preventiva de las factorías y acercamiento de aquellos a las empresas (visitas médicas), el incremento de la colaboración de Inspección Médica y asignación de un Inspector Médico (identificable, al que dirigirse) para las grandes empresas y, finalmente, campañas de concienciación ciudadana (absentismo=fraude al Estado, a los restantes trabajadores y a la empresa).

### 1.3. Costes laborales

Desde CEOE se considera necesaria la adopción de la siguiente batería de medidas en relación con los costes laborales para la Industria:

- **Reducción de las cotizaciones sociales que abonan las empresas al Sistema de la Seguridad Social** por todos los conceptos, dados los excedentes generados por el sistema, producidos precisamente en su mayor parte por las cotizaciones empresariales.
- **Deben reducirse especialmente los costes a cargo del empresario por las prestaciones de Incapacidad Temporal por Contingencias Comunes**, asumiendo la Seguridad Social los costes de las prestaciones del trabajador desde el cuarto día de la baja. Alternativamente a lo anterior, deberían eliminarse las cotizaciones de los trabajadores sustitutos.
- **Agilizar los procesos de tramitación de los EREs**, reduciendo la duración mínima del periodo de consultas.
- **Aplazamiento de las Cotizaciones Sociales de las empresas que lo soliciten**, especialmente de las acogidas a EREs, sin necesidad de afianzamiento ni generación de intereses de demora.
- **Aplazamiento de las retenciones por IRPF** (retenciones, pagos fraccionados e ingresos a cuenta) de las empresas solicitantes, con especial atención a las afectadas por EREs, sin afianzar y sin intereses de demora.
- **Agilizar el pago de las prestaciones de desempleo del personal acogido a EREs temporales**, mediante el pago delegado, evitando los retrasos indebidos que se vienen produciendo en el cobro de las prestaciones. En su defecto, agilizar el pago directo de las mismas a los desempleados.
- **Incrementar la bonificación de la cotización por contingencias comunes del personal acogido a EREs** establecidas por el RDL 2/2009 desde el actual 50% hasta el 100%. En este sentido, es necesario extender la aplicación de estas bonificaciones hasta el 31 de diciembre de 2010. Asimismo, se debería establecer también que se considerará cumplido el requisito de mantenimiento del empleo si media un ERE extintivo que cuente con el acuerdo de la representación sindical.

- Incrementar, al menos hasta un máximo de 240 días, la reposición de la duración de la prestación por desempleo del personal acogido a EREs suspensivos, cuando se extinga posteriormente el contrato por alguna de las causas establecidas en el RDL 2/2009, o un máximo de 180 días, cuando se vea afectado por un nuevo ERE suspensivo y durante el mismo se extinga la prestación, sin generar nuevo derecho a la misma.
- Exención fiscal de todas las cantidades percibidas por los trabajadores en los EREs extintivos en las cantidades percibidas por encima del límite legal establecido.
- Establecer que la falta de suministro no imputable a la empresa es causa justificativa de ERE de suspensión.

#### 1.4. Empleo y contratación

En líneas generales, se debería, como medida a medio-largo plazo, **impulsar la contratación a tiempo parcial** como vía de creación de empleo y para lograr una mejor adaptación de la jornada laboral a las necesidades cambiantes de los trabajadores y de las empresas.

También debería **potenciarse el contrato fijo de carácter discontinuo**, con una regulación flexible y sencilla.

En particular, CEOE considera necesario:

- **Implementar un contrato temporal del estilo al antiguo "fomento de empleo", de hasta tres años de duración.** Se dotaría así a las empresas de una mayor flexibilidad y de mayor estabilidad a los trabajadores. Alternativamente, un contrato temporal de mayor duración que los actuales, ligado a la vida media del producto y más próximo a la de los ciclos económicos.
- **Incrementar las bonificaciones establecidas como incentivos a la contratación a tiempo parcial en el Real Decreto Ley 2/2009**, un porcentaje igual a la jornada pactada incrementada en el 50%, en lugar del actual 30%.
- **Supresión de la Autorización Administrativa en Expedientes de Regulación de Empleo.** España y Holanda son los únicos países que exigen Autorización Administrativa en el ámbito de la UE. Debería sustituirse por un procedimiento reglado de negociación y consulta entre empresa y trabajadores, como prácticamente se realiza en todos los países miembros.

## 2. Formación

La formación es un asunto capital para el país que merece un tratamiento más extenso y monográfico. No obstante, desde el punto de vista empresarial, se debería incorporar al sistema educativo el que **se incentive el espíritu empresarial y se reconozca la labor del empresario y de la industria** en la generación de empleo, riqueza y bienestar.

En este sentido, cabe decir que la primera conclusión del Comité Económico y Social Europeo sobre la "Revisión intermedia de la Política Moderna de la PYME" (2009/C 100/01, de 30/04/09), entre otras recomendaciones de interés, dice así:

*1.1 Conviene fomentar desde una edad muy temprana en los estudiantes el desarrollo de capacidades empresariales. Hay que ayudar a los estudiantes a entender que montar una empresa es una opción de empleo normal y no algo reservado a personas con dinero o con un diploma universitario.*

### 2.1. Enseñanza Reglada.

En lo que respecta a la formación Reglada, **CEOE considera necesaria una mayor vinculación de la Universidad con el mundo de la empresa**, tanto en el profesorado que imparte la formación como en el diseño de las prácticas que ha de realizar el alumnado, como en la adecuación de las titulaciones demandadas a las necesidades de las empresas, de forma que se pueda **Superar el desfase existente** entre los contenidos de los sistemas educativos y las necesidades reales de las empresas, que aleja la formación de la evolución real de la economía productiva y de las nuevas tecnologías.

Del mismo modo es necesaria una **mejora de la formación en idiomas** del alumnado, especialmente inglés.

### 2.2. Formación Profesional

Debe acometerse una reforma en profundidad de este tipo de formación para adecuarla, en las titulaciones ofertadas, en sus contenidos y en su calidad, a las necesidades de las empresas, en la actualidad no cubiertas, así como dignificarla socialmente, de modo que sea demandada por las familias como una vía digna de futuro para la formación de sus hijos.

La nueva formación profesional diseñada por la Ley Orgánica 5/2002, de 19 de junio de las Cualificaciones y de la Formación Profesional,

que permite el aprendizaje permanente tanto dentro del sistema educativo como fuera de él, representa sin duda un paso adelante.

El nuevo sistema de formación profesional, cuyo eje es el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales (CNCP), apuesta por la flexibilidad, lo que permite a los que abandonaron los estudios retomarlos y completarlos, así como la continuación del aprendizaje a lo largo de la vida, tanto en la situación de ocupación como de desempleo a través de itinerarios adaptados a las distintas necesidades.

Este es un tema en el que hay que avanzar y establecer los mecanismos adecuados que impidan el abandono prematuro del sistema educativo, lo que priva a la formación profesional inicial de un importante contingente de posibles 50 candidatos para acceder a ella, a la vez que implica que durante años miles de jóvenes han abandonado el sistema educativo sin ninguna cualificación ni preparación para el mercado de trabajo.

Es importante también que se establezca un mecanismo de revisión permanente de manera que los planes educativos se adecuen a las necesidades del tejido empresarial.

## 2.3 Formación para el Empleo

### 2.3.1 Formación Ocupacional

Es necesario que la formación que se imparte por las administraciones a los desempleados esté diseñada con el asesoramiento de expertos de los sectores implicados, de manera tal que los cursos que se impartan respondan a las necesidades y oficios demandados por las empresas.

Debe ser un objetivo prioritario **mejorar, en cantidad y calidad, la formación de los trabajadores** en todos sus escalones, desde la formación básica a la profesional, pasando por la continua y la ocupacional, y subrayar el enfoque práctico de las enseñanzas. La formación continua debe entenderse como el principal instrumento de las políticas activas de empleo y en una de las mejores herramientas de la sociedad española para adaptarse y aprovechar el cambio económico y tecnológico y la globalización en curso.

Se debe también **Contribuir a paliar la escasez de cualificaciones profesionales**, que agrava el problema de la deslocalización de establecimientos industriales e incluso, no sólo de la producción o de determinados procesos, sino de las propias

empresas. La formación profesional debe dar respuesta a la carencia de profesionales cualificados que se sufre especialmente en la industria en la que profesiones y oficios tradicionales han perdido interés para los jóvenes. Se deben, prioritariamente, **incrementar las cualificaciones** en ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas que demandan los sectores industriales.

### 2.3.2 Formación continua de Demanda

El límite máximo de las bonificaciones que pueden aplicarse las empresas es del 50% de su cuota de formación. Eso en una gran empresa puede representar entre el 7 y el 8% de las inversiones totales que realiza anualmente en la formación continua de sus trabajadores. Es imprescindible corregir la desproporción existente entre las cantidades dedicadas por las grandes empresas a la formación de sus trabajadores, incrementando el límite de las bonificaciones aplicables hasta el 100% de la cuota de formación, o en su defecto, al menos hasta el 75% de la misma.

## 3. Marco Energético

La energía es una materia prima para muchos sectores industriales españoles, que adquiere carácter de esencial en aquellos cuyo consumo es intensivo y cuya competitividad a nivel europeo hace imprescindible, entre otros requisitos, que los precios energéticos sean así mismo competitivos.

Por ello, consideramos esencial seguir avanzando en la consecución de un mercado energético europeo único lo que pasa, sobre todo en el caso del sector eléctrico, por el necesario incremento de las interconexiones internacionales, entre otros requisitos.

### Desarrollo de las infraestructuras

La propia Comisión Europea reconoce en su "tercer paquete" que el mercado eléctrico UE todavía no está plenamente desarrollado. Así en su informe al respecto recoge entre otras afirmaciones la siguiente:

*(4a) A secure supply of electricity is of vital importance for the development of European society, the implementation of a sustainable climate change policy, and the fostering of competitiveness within the internal market. To this end, cross-border interconnections should be further developed in order to secure the*

*supply of all energy sources at the most competitive prices to consumers and industry within the Community.*

Coincidimos con el criterio de lo expuesto por la Comisión UE en el "tercer paquete", y es que las conexiones entre sistemas tienen que seguir desarrollándose para cumplir con los flujos impuestos por la realidad de costes marginales de las distintas tecnologías, primas incluidas.

A nuestro juicio hay dos motivos básicos para que, más de 10 años después del inicio de la liberalización sigamos necesitando más líneas de interconexión:

- En el momento de la liberalización, la interconexión entre los diversos subsistemas europeos, en su inmensa mayoría nacionales, estaba fundamentada en el apoyo mutuo en casos de emergencia y como garantía del mantenimiento de la frecuencia, pero sin plantearse la posibilidad de que tuviesen que servir para permitir los flujos comerciales derivados de la liberalización del mercado a nivel UE, a su vez influidos por las diferencias de tecnologías en cada mercado regional.
- No es fácil tender nuevas líneas, y menos al ritmo necesario y coherente con la normativa liberalizadora. Si hace falta un ejemplo, ahí tenemos el proceso de ampliación de nuestra conexión con Francia, con un ritmo, problemas procedimentales y dificultades de todo tipo incomprensibles y, en todo caso, incompatibles con el concepto de mercado único.

No obstante, nuestro nivel de dependencia energética y nuestra situación geográfica exigen desarrollar las interconexiones -en gas y electricidad- de manera que pueda desarrollarse el mercado único.

### **Mix de generación**

Especialmente importante es invertir en innovación y desarrollo tecnológico y conformar un mix energético que permita disminuir nuestra dependencia energética y mantener nuestra competitividad industrial garantizando un abastecimiento de calidad, a precios competitivos. Para ello, será necesario contar con todas las tecnologías, incluyendo la energía nuclear, como está ocurriendo en la Unión Europea, donde sí se valora su capacidad para ofrecer un suministro energético seguro, a un coste razonable y con un mínimo nivel de emisiones de gases de efecto invernadero.

**A la hora de adoptar decisiones de política energética debe tenerse en cuenta, no solo los efectos socio-medioambientales sino también el efecto económico sobre el precio de un suministro tan esencial para la competitividad de algunos sectores industriales.**

**Además, en estos momentos, apostar por la energía nuclear supondría, además, un fuerte impulso en materia tanto de creación de empleo como de incremento de la demanda para los sectores tecnológicos e industriales. A corto plazo es necesario extender la vida útil de las centrales nucleares en funcionamiento.**

Se considera totalmente necesaria la promoción de las energías renovables ya que éstas, sin duda, serán la base del futuro. Sin embargo, los extracostes derivados de su promoción no deberían imputarse exclusivamente al sistema eléctrico sino al conjunto de actividades económicas mediante los Presupuestos Generales del Estado.

### **Costes regulados**

Con cargo a las tarifas de acceso se pagan determinados costes que no son propios del suministro eléctrico y para los cuales habría que buscar fuentes de financiación distintas a las tarifas eléctricas, lo que permitiría reducir el precio de la electricidad. Ya se ha mencionado el caso de las primas a las energías renovables, pero también se encuentran en el mismo caso la financiación del Plan de Ahorro y Eficiencia Energética o el impuesto eléctrico.

A modo de ejemplo y respecto a este último concepto, la realidad práctica es que, no siendo deducible, resulta anormalmente superior a los 0,5 €/MWh que propone como valor mínimo la directiva UE sobre tasación de productos energéticos y electricidad para usos empresariales en general. Dicho de otra manera, un impuesto del 5,11% genera 0,5 €/MWh si el precio al que se aplica es del orden de 10€/MWh. Sin embargo, para un gran cliente industrial le supone, como mínimo, cinco veces más.

### **Eficiencia energética en las empresas**

Se deberían impulsar, a través del Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético (IDAE) o de otros organismos programas para un consumo de energía más eficiente en la industria. Además de reducir los costes y ganar en competitividad se reducirían las emisiones. En las industrias intensivas en consumo eléctrico, el ahorro puede ser significativo.

Especial mención merece, para el sector industrial, el impulso a la Cogeneración de Alta Eficiencia en las industrias. La mejora del parque actual y el aprovechamiento del potencial existente para nuevas plantas, pueden impulsar significativamente la actividad económica, la productividad y competitividad del tejido industrial español.

#### **4. MARCO REGULATORIO Y ADMINISTRATIVO**

La práctica totalidad de las reglamentaciones técnicas a las que deben ajustarse las producciones industriales se enmarcan en una prolija legislación comunitaria, tanto en forma de Reglamento como sobre todo de Directivas. Este sistema de armonización de legislaciones es precisamente el que nos ha permitido crear un mercado interior en el que los productos circulen libremente, sin trabas innecesarias, fomentando la competitividad en el mercado interior e impulsando la actividad económica. El sistema se ha completado con los poderes que la propia Comisión Europea tiene frente a los Estados cuando estos incumplen la normativa comunitaria (procedimiento de queja) y por la denominada "Directiva información", que obliga a los Estados Miembro a notificar, en fase de proyecto, toda nueva norma técnica y confirmar a priori su encaje o no en la reglamentación comunitaria.

Cuando una vez aprobada la normativa comunitaria llega el momento de trasponerla al derecho nacional, nos encontramos en la práctica con dos situaciones que suelen ser habituales:

- Se crea una norma a nivel estatal (Real Decreto), que luego las Comunidades Autónomas aplican en sus respectivos territorios imponiendo nuevas condiciones.
- Las Comunidades Autónomas directamente legislan para su territorio en un ámbito determinado y de manera específica.

El resultado de todo ello es que continuamente se están adoptando normas y disposiciones a nivel de Comunidad Autónoma que van más allá de lo exigido por la reglamentación comunitaria/nacional y lo que es más significativo, introducen particularidades que objetivamente no son necesarias para el cumplimiento efectivo de la norma, dando así lugar a un incremento de burocracia, costes estériles para las empresas, y diferencias de regímenes que hacen que las empresas deban cumplir según el territorio diferentes disposiciones.

Esta situación no hace sino complicar la vida a las empresas (especialmente industriales) e incrementar sus costes (operativos, de gestión, comerciales, etc.), y todo ello, insistimos, sin mayor beneficio a cambio. Si esta situación es de por sí cuestionable, más aún lo es en la actual situación de crisis financiera y económica, que secuestra recursos y esfuerzos a todos, poderes públicos y sector productivo.

La Constitución Española establece en su Título VIII la distribución de competencias entre Estado y Comunidades Autónomas, y como tal es incuestionable. Sin embargo, también es la misma Norma Suprema la que establece disposiciones en materia de coordinación, política económica y lo que se denomina Alta Inspección del Estado.

Un enfoque equilibrado y sobre todo racional de ambos elementos, así como, insistimos, la grave situación económica actual, exige de los distintos niveles de la Administración (nacional, autonómico y local) **un proceso de racionalización de las normas técnicas para productos industriales que, sin afectar a las competencias de ninguno de los niveles, permita una aplicación armonizada de la legislación comunitaria.**

Este sistema debería completarse, siguiendo el modelo comunitario, con un filtro previo de las normas técnicas (ver modelo Directiva de información) y, en su caso, con una protección jurídica efectiva de los mínimos de la unidad de mercado a nivel nacional.

Es necesario conformar marcos regulatorios estables y previsibles para aquellos sectores sujetos a regulación económica, ya que sólo en entornos de certidumbre será posible la inversión productiva y en I+D, así como la llegada de inversión extranjera a nuestro país.

- *El modelo industrial comunitario: unas reglas comunes para todos los operadores que confluyen en el mercado*

La Unión Europea se ha dotado de un modelo industrial significado no solo por los altos estándares, sino también y cada vez más por una concepción holística, incluyendo en sus normas no solo disposiciones en materia de seguridad, protección del consumidor, y protección de la salud, sino que además ha incluido obligaciones en materia de responsabilidad medioambiental, protección social y de los derechos de los trabajadores, e incluso bienestar animal.

Este modelo que podemos definir como sostenible ha recibido recientemente un impulso desde Bruselas a través del Plan de Producción y Consumo Sostenible y de Política Industrial Sostenible, que significará un peldaño más alto en todo este proceso.

**CEOE pide que las Autoridades nacionales y autonómicas ejerzan las labores de control e inspección que corresponden, tanto a nivel de frontera como en la libre circulación dentro del mercado nacional, para poner fin a esa excesiva habitualidad con que determinados productos importados incumplen normas de obligado cumplimiento y atentan contra la Propiedad Intelectual, en especial las falsificaciones, para todos los operadores, y mantener así los adecuados niveles de protección del consumidor y la concurrencia en igualdad de condiciones en el mercado.**

España debe defender ante las Autoridades comunitarias la creación de un sistema que someta a los productos importados a regímenes si no totalmente iguales, al menos armonizados a los que debemos cumplir las industrias autóctonas. Para ello proponemos que el actual Sistema de Preferencias Generalizadas (SPG+), que ya concede beneficios arancelarios complementarios para aquellos países que cumplen unos requisitos mínimos en materia social, dote de beneficios complementarios a aquellos países que se comprometan a cumplir sistemas como decíamos antes, similares o próximos al comunitario.

La defensa del mercado industrial comunitario depende críticamente de la existencia de unas reglas de juego en el mercado similares para operadores locales y de terceros países.

Del mismo modo, España debería exigir ante la Comisión Europea una mayor coordinación de sus Direcciones y una mayor sensibilidad ante las partes interesadas antes de emitir **propuestas en ocasiones redundantes o solapadas con otras en desarrollo**. Por otra parte, es necesario salvaguardar mecanismos como el análisis previo de impacto de la legislación Europea, que recientemente se ha visto degradado a un mero trámite por la Comisión, quien en lugar de ofrecer a los administrados estudios de impacto claros, propone ejercicios meramente teóricos que no ofrecen ninguna pista a los sectores afectados sobre cuál puede ser el impacto sobre su actividad de cuestiones tan importantes como el paquete de energía y cambio climático, o el mercado de emisiones de NOx y SO2.

- *Competitividad de la Administración Pública*

En lo que se refiere a la Competitividad de la Administración Pública, CEOE considera que el sistema productivo debe adaptarse a condiciones de competitividad cada vez más altas y eso exige una constante mejora y reducción de costes. **Pero la competitividad de las empresas no depende exclusivamente de las medidas que**

**se tomen dentro de sus organizaciones, sino que, cada vez más, influye el entorno en el que éstas ejercen sus actividades. En este sentido una Administración eficaz supone una fuerte ventaja competitiva,** y, por ello, España debe replantear todo su modelo administrativo, tanto a nivel nacional como autonómico, para conseguir este objetivo.

La Administración debería tender a unificar requisitos de información para sus diferentes necesidades y diferentes cuerpos (central, autonómico y municipal). Esta idea es aplicable a múltiples ejemplos entre los que destacamos los distintos inventarios medioambientales, permisos y licencias para la utilización de distintos materiales y equipos o los programas de sostenibilidad desarrollados inconexamente por las distintas administraciones.

**Debido a la gran cantidad de sistemas de organización de los servicios y para la medición de la eficacia de los mismos, CEOE considera que deben ser objeto de un Plan Estratégico de la Administración española para la racionalización y mejora de la competitividad de los servicios públicos, ya que no solo se trata de contar con el número necesario de funcionarios, sino de introducir procedimientos organizativos, de gestión y tecnológicos modernos que permitan un mejor cumplimiento de sus objetivos de servicio a la sociedad.**

Por todo lo anteriormente expuesto, y con el objetivo de avanzar en un proceso de racionalización de la regulación, CEOE considera preciso adoptar una serie de iniciativas:

A medio-largo plazo,

**Asegurar que la nueva normativa realmente es necesaria y manejable por las empresas** que se supone deben aplicarla y por las autoridades reguladoras del mercado que han de vigilar su aplicación. Asimismo, asegurar que es eficaz e incentivadora de la actividad económica, el empleo y la inversión exterior.

- **Mantener la unidad del mercado nacional** cuando interviene la competencia normativa de las diferentes comunidades autónomas, evitando la creación de barreras interiores y la reducción de los efectos beneficiosos en la competitividad de la armonización de la legislación en el ámbito europeo. Además, promover desde el marco administrativo y legal, **el espíritu empresarial** y la mejora del escenario en que operan las empresas.
- **Eliminar las trabas al nacimiento y desarrollo de las empresas,** especialmente las PYMES, reducir los costes

administrativos de su funcionamiento, lo que tendrá un impacto directo en la competitividad.

- **Adecuar las leyes a la realidad de las pequeñas y medianas empresas**, con la creación de un sistema normativo fiscal incentivador de su actividad, y de su esfuerzo en innovación y en internacionalización.
- Es preciso destacar que CEOE está actualmente elaborando un documento en el que se establecen las pautas para reducir significativamente las cargas administrativas.
- **Elaborar un plan estratégico para potenciar la competitividad de la gestión pública**, a los tres niveles.

## 5. Financiación

Como observación general, CEOE considera que, a medio y largo plazo, la mejora de la competitividad de la economía española necesita **estabilidad presupuestaria y un marco fiscal adecuado** que favorezca el ahorro y la inversión. Si bien, en la actual situación, el gasto de las Administraciones Públicas debe dirigir sus esfuerzos hacia las inversiones generadoras de empleo que mejoren la competitividad del sistema productivo.

### 5.1. Acceso a Capitales

Las medidas que se proponen adoptar a corto plazo dentro de este apartado son las siguientes:

- **Reactivar la demanda** facilitando medios de pago en manos del público, para que el consumo aumente y con él la actividad productiva en general, así como la de servicios y comercio ligados a la industria:
  - Con mejora de las condiciones en el acceso al crédito privado.
  - Con estímulos en la financiación (reducción de cuotas, descuentos).
  - Ventajas fiscales en las compras de determinados bienes (reducción en el IRPF).
- Mayor envergadura de las **medidas específicas de apoyo hacia sectores** de nuestra economía, que impulsen la actividad de los demás sectores productivos, de comercio y de servicios, mediante

incentivos fiscales o ayudas a la compra de determinados bienes y mediante inversiones en determinados sectores.

- Asegurar mediante acuerdo con bancos, cajas y entidades financieras que realmente **se facilite el crédito a las empresas**, con la mejora y flexibilización de las condiciones actuales, así como permitir refinanciar la deuda que las Administraciones Públicas tienen con las empresas, con coste cero. Diferenciar entre las empresas con dificultades que siempre han cumplido sus compromisos y las empresas insolventes.
- El Sector Industrial considera de vital importancia que para garantizar su nivel de competitividad y presencia en los mercados se habiliten líneas de afianzamiento a las empresas industriales para la obtención de financiación que implique la asunción de parte del riesgo por la Administración.
- Es preciso atender a **las empresas que no son** consideradas legalmente como **PYME** pero **que no tienen un tamaño suficiente** que les otorgue las ventajas negociadoras de las grandes corporaciones.

## 5.2. Morosidad

La morosidad es un problema endémico en nuestro país que requiere medidas no solo por cuestiones de carácter moral, sino sobre todo de carácter económico, ya que limita la financiación de las empresas (especialmente PYMES), detrae recursos para otros objetivos (por ejemplo, innovación), va en contra de las buenas costumbres comerciales y sobre todo puede afectar a la inflación y otras variables económicas esenciales.

Como medidas que CEOE considera necesario adoptar en un plazo corto de tiempo para paliar los problemas cada vez más significativos de morosidad se proponen las siguientes:

- Modificar la actual Ley 3/2004 para que se agilicen los lentos y costosos trámites administrativos actuales, así como la introducción de plazos máximos de pago, lo que reduciría la morosidad y mejoraría la rentabilidad de las empresas. Sería conveniente empezar por las propias Administraciones Públicas, para que introduzcan un código ético y ejemplarizante de comportamiento que fomente el cumplimiento de las obligaciones de pago por el deudor.
- Asimismo, se hace necesaria la creación de mecanismos que garanticen el equilibrio entre las partes contratantes y la

introducción de un plazo máximo de pago de 60 días con carácter general.

## 6. Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+i).

Ante la actual coyuntura económica y con el objetivo de disponer de una industria con una base tecnológica sólida y equipos humanos cualificados, comprometidos y dispuestos a afrontar los cambios, las líneas de actuación que se citan a continuación podrían ayudar a garantizar y mejorar la competitividad de la industria española. Para ello, se considera necesario **impulsar y mejorar la I+D+i** mediante la adopción de las medidas que a continuación se enumeran:

- El Sector Industrial considera esencial para su futuro en términos de Innovación **que se considere la innovación en procesos y productos como un elemento crítico para la mejora de la competitividad** y, por tanto, que en las ayudas públicas se considere a todos los efectos.
- **Mejorar el nivel de participación de la inversión privada en el conjunto de la I+D+i**, y facilitar instrumentos que permitan a las empresas aprovechar la tecnología que generan los centros públicos y privados de investigación.
- **Favorecer el acceso a la financiación** y la estructuración de incentivos fiscales eficaces y flexibles a la inversión en I+D+i, así como **mejorar los procedimientos administrativos** de acceso a fondos y a ayudas públicas a la I+D+i
- **Simplificar el tratamiento fiscal de la inversión en I+D+i**, que actualmente se ve perjudicado por procedimientos excesivamente costosos y complejos para la aplicación de las deducciones.
- **Ayudar a PYMES para que puedan superar las dificultades** de todo tipo que les supone la implantación de nuevas tecnologías de diseño, de procesos de fabricación, de sistemas de control y gestión, y de protección del entorno, entre otras.
- **Favorecer la colaboración público-privada en I+D e innovación** y la eficaz aplicación de las transferencias de tecnología en nuevos productos y servicios económicamente viables, que son la única forma de rentabilizar el esfuerzo en investigación de la sociedad en su conjunto, para lo que es

imprescindible acortar la distancia entre la comunidad investigadora y el mercado.

- **Mejorar el proceso de solicitud de patentes**, reduciendo los costes, plazos y trabas administrativas, lo que colaborará en la incentivación de las actividades de I+D+i. Es preciso garantizar la mayor protección a las patentes, requisito básico de los sectores intensivos en I+D y factor crítico de competitividad internacional para nuestro país.
- **Continuar con el impulso de parques científicos y tecnológicos** en zonas donde se concentran las industrias especializadas, facilitando la aplicación de los resultados de la investigación y con ello la transferencia de tecnología y relación Universidad-Centro Tecnológico-Empresa.
- **Facilitar el contacto entre PYMES e instituciones investigadoras**, fundamentalmente universidades, mediante sistemas de cooperación, refuerzo de las redes de subcontratación y fórmulas para asociar en proyectos concretos a pequeñas y medianas empresas, incluso de estados diferentes.
- **Desarrollo e Implantación de nuevos sistemas de Producción y Gestión para una mayor eficiencia en toda la cadena de Valor.** Estos sistemas se focalizarían en actuaciones relacionadas con el proceso productivo, en las relacionadas con la logística de aprovisionamiento, en la mejora de los sistemas y modelos de cooperación con Partners, proveedores y colaboradores externos y, por último, en los aspectos relacionados con la adecuación y cumplimiento con los actos reglamentarios relativos a la fabricación de un producto.
- **Adecuación de las nuevas normativas, Directivas, Reglamentos Comunitarios y Transposiciones Nacionales** que afecten al desarrollo y comercialización de productos.
- Con motivo de la creación por parte del MYTIC de la figura de las **Agrupaciones Empresariales Innovadoras (AEI)**, en línea con la política comunitaria de apoyo a los Clusters, incrementar el número de líneas de ayuda específicas a las AEI.
- **Sociedad volcada a la innovación.** La sociedad en su conjunto debe orientarse a la innovación y la Administración debe liderar ese proceso creando un ecosistema con las infraestructuras de innovación adecuadas en el que se favorezca y estimule la creación y retención de talento y la asunción de retos y riesgos.

- **Más recursos para los centros de investigación** (Institutos Tecnológicos, Universidad, etc.).
- **Más y mejores investigadores.** Entre otras medidas, mejorar la formación, retener el talento (en los centros de investigación y en las empresas). A estos efectos sería importante que se incorporara en la valoración curricular del investigador las aportaciones que éste realiza en el seno de las empresas de manera equivalente a las publicaciones científicas. Es preciso también recuperar a investigadores que se han marchado al extranjero (entre otras medidas, con estímulos fiscales para las empresas que los contraten), así como atraer a empresas de investigación extranjeras.
- **Reconocimiento social de los innovadores y emprendedores.** La sociedad debe conocer y valorar el trabajo de quien investiga e innova, que deben ser referentes sociales, en especial para los jóvenes.
- **Impulso decidido de la Sociedad de la Información.** España sigue distando de los países más avanzados en el uso de las nuevas tecnologías.
- Reanudar por parte del Ministerio de Ciencia e Innovación **la línea de subvenciones a las empresas para la implantación y certificación de sistemas de gestión de la I+D+i de acuerdo con la norma UNE 166002**, con el objetivo de promover el desarrollo tecnológico y la competitividad en las empresas y muy especialmente en las PYMES.
- Es de gran importancia que se continúe con el **aumento progresivo de las dotaciones presupuestarias a la I+D+i** para permitir a las empresas continuar innovando y reducir el diferencial existente respecto a países punteros.

## 7. Sostenibilidad Industrial

El sector industrial se encuentra sometido a variada normativa que pretende mejorar la sostenibilidad.

Sin embargo, la Comisión Europea está produciendo un exceso de legislación que afecta siempre a los mismos sectores, de forma duplicada y en ocasiones precipitada o incoherente. Un ejemplo de ello es regular un mercado de emisiones de CO<sub>2</sub> en paralelo con iniciativas sobre impuestos energéticos, clasificación energética de productos etc., iniciativas estas últimas, que de ser aplicadas de nuevo sobre el sector industrial serían redundantes y contrarias al principio de "better regulation".

Como propuestas generales en materia de medio ambiente, CEOE estima necesario la adopción de las siguientes medidas:

- **Facilitar el conocimiento de la normativa ambiental a las empresas** y de las obligaciones y responsabilidades que de ellas se derivan, especialmente las PYMES, en una situación en la que conocer el marco normativo y el desarrollo legal de esta materia, se ha convertido en algo reservado a especialistas en este derecho que, derivando de la normativa de la Unión Europea, se desarrolla y complica por la intervención de la Administración Central y las de las Administraciones Autonómicas y Locales.
- **Exigir que cualquier normativa medioambiental que se adopte sea estrictamente necesaria**, adecuada al fin perseguido y que goce de un elevado grado de coordinación, simplificación, transparencia y proporcionalidad.
- Evitar que los **diferentes ritmos en el desarrollo normativo**, y la diferente asignación de recursos a la aplicación y al control de la normativa promulgada en las diferentes Comunidades Autónomas, pongan trabas al correcto funcionamiento del mercado interno y haga peligrar la unidad de ese mercado.
- Demandar que desde la Administración General del Estado se procure **un mayor grado de coordinación** entre las diferentes Comunidades Autónomas, con directrices y criterios comunes que supongan una mayor transparencia para los administrados.
- **La gestión de residuos de productos de Consumo e Industriales** está provocando, al aplicarse las diferentes Directivas de la UE, la proliferación de sistemas integrados de gestión que hacen duplicar las actuaciones de algunos de estos sistemas, pudiendo suponer el encarecimiento de la gestión de los residuos. Una aproximación basada en el establecimiento de "acuerdos voluntarios sectoriales" sería una solución más eficiente en costes y más racional en la gestión.
- **Un compromiso claro de las administraciones en contra del vertido de los residuos con capacidad de aprovechamiento energético** y a favor de su recuperación tanto material como energética que debe verse plasmado en planes efectivos que en ocasiones son difíciles de llevar a cabo por falta de coordinación entre las Administraciones Ambientales Autonómicas y Estatal, desarrollando los trabajos pendientes entre Gobierno y Comunidades Autónomas sobre cuantificación de cantidades a exigir por la eliminación de estos residuos con capacidad de aprovechamiento energético en vertederos.

- En cuanto a la **negociación Post Kioto**, resulta clave orientar los esfuerzos y compromisos hacia aquellos sectores que ofrecen posibilidades de reducción de emisiones, y no dirigirlos, como hasta el momento, a los sectores más regulados. Serán necesarios cambios sustanciales en las políticas de innovación en los campos de la energía y transporte si se quiere mantener la viabilidad de la industria europea en un escenario de reducción de emisiones del 50%.
- En cuanto a la responsabilidad medioambiental y la **obligatoriedad de tener garantías financieras**, CEOE considera que **en caso de que el informe que la Comisión Europea debe emitir a partir del 30 de abril de 2010 sobre las condiciones de los seguros y otros tipos de garantía financiera resultara negativo, debería revocarse la obligatoriedad de constituir las mismas** en España, al no quedar demostrada la capacidad de los mercados financieros de disponer de una oferta completa y generalizada a precios razonables.
- La actual Directiva IPPC es una herramienta efectiva para regular las emisiones industriales y conseguir una alta protección del medio ambiente. Dada la reciente implantación de la misma, y teniendo en cuenta el contexto económico en el que nos encontramos, el sector industrial cree que **no es el momento adecuado para revisar una directiva que está funcionando correctamente**, siendo necesaria una mayor estabilidad legislativa por parte de la Comisión, y debiéndose evitar que se replantee la normativa medioambiental continuamente de forma precipitada.

Asimismo, CEOE apoya el principio de flexibilidad de la actual Directiva IPPC donde se tiene muy en cuenta tanto las características técnicas de la instalación como las condiciones del entorno local donde ésta se ubica a la hora de otorgarle una autorización de emisiones. **Es esencial que éste espíritu de flexibilidad se mantenga en la propuesta de Directiva de Emisiones Industriales** conservándose la componente del entorno local al formular una Autorización Ambiental Integrada.

- CEOE reitera su **total oposición al establecimiento de un comercio de emisiones para NO<sub>x</sub> y SO<sub>2</sub>** ya que consideramos que la verdadera herramienta para la reducción de las emisiones es la correcta aplicación de las Mejores Técnicas Disponibles (MTD) y los principios de flexibilidad conforme a la Directiva de Prevención y Control Integrados de la Contaminación (Directiva IPPC).

Hay que tener en cuenta que los impactos producidos por las emisiones de NO<sub>x</sub> y SO<sub>2</sub> en el medio ambiente y en la salud son de una naturaleza totalmente diferente a los producidos por las emisiones de CO<sub>2</sub> debido a las **características de difusión de estas sustancias a escala local y regional**.

En este sentido, en España todavía hay capacidad ambiental suficiente como para que el sector industrial experimente un crecimiento sostenible. Sin embargo, este **esquema de comercio comprometería el desarrollo de la industria a nivel nacional sin beneficios ambientales adicionales**.

## 8. Infraestructuras

Como observaciones de carácter general, CEOE considera que se deberían **mejorar las infraestructuras que permitan una mejora de la competitividad industrial**.

Tanto las terminales ferroviarias como los puertos deben estar dotados de los servicios y accesos básicos que permitan una interconexión perfecta entre los distintos modos de transporte. Lo que se propone es la adecuación de las terminales ferroviarias situadas en los corredores básicos de transporte de mercancías, así como la mejora de los accesos a los puertos principales permitiendo la entrada en los mismos tanto por carretera como por ferrocarril.

### 8.1. Logística

En lo que a logística se refiere, CEOE considera que, para contribuir al desarrollo del transporte multimodal de la mano del transporte por carretera, es necesario:

- **Mejorar y eliminar las condiciones precarias del transporte marítimo que existen en la actualidad relacionadas con su operativa diaria.** En concreto la creación de accesos viarios, el desarrollo de los servicios complementarios, regularidad y puntualidad de los tráficós, simplicidad documental, reducción de los tiempos de tránsito, reducción de costes y tasas portuarias, responsabilidades por incumplimientos, y que los tiempos de estancia en el barco por parte del conductor computen como descanso.
- **En el caso del Short Sea Shipping (SSS), que las navieras puedan operar libremente los procesos de carga y descarga,**

sin las rigideces actuales a las que están sometidas por la estiba y desestiba.

- **La creación de amplios espacios logísticos para realizar la carga, descarga y manipulación de las mercancías**, donde se pueda realizar el intercambio modal de las mismas, sin el colapso actualmente existente.
- Por otro lado, **las infraestructuras portuarias y ferroviarias necesitan mayor libertad y autonomía en su gestión**, y realizar una clara definición de las funciones estrictamente públicas, **dejando en manos de la iniciativa privada todo aquello que pueda significar más agilidad y eficacia**.
- **El uso de la tecnología y más concretamente la transmisión de la información**, el control informático de las mercancías y su trazabilidad en todas las fases de la cadena, se convierten en una herramienta imprescindible en un sistema moderno de transporte y logística. La innovación exige incrementar las dotaciones presupuestarias y alinear su contenido con las líneas básicas de actuación del plan en su conjunto.
- Asimismo, se considera necesario **analizar la viabilidad del uso de "megatrucks"** o vehículos de gran capacidad en el transporte de mercancías por carretera, tal y como se ha llevado a cabo en otros países europeos.
- Se debe abordar, a nivel nacional y europeo, un serio **proyecto de inversión en nuevas carreteras e infraestructuras**, junto a la mejora urgente de las ya existentes, porque de otra manera no será posible reducir la intensidad del tráfico.

En **la construcción de infraestructuras**, es imprescindible que se consideren los costes económicos, sociales y medioambientales derivados de las operaciones de mantenimiento y que estos costes se sumen a los costes de construcción en la toma de decisión de la solución óptima.

## 8.2. Transporte por carretera

De forma más particular, y en lo que al Transporte por carretera se refiere, se proponen las siguientes medidas, con efecto inmediato:

- **Cambio en la normativa de dimensiones máximas de los camiones para su adaptación a la menos restrictiva de los estados miembros.**

- **Creación de rutas que permitan la circulación de vehículos industriales con mayores dimensiones, para la rentabilidad de los tráficos.** En este sentido deben aclararse quienes tienen la capacidad normativa para poder habilitar este tipo de corredores, Comunidad Autónoma, Administración Central (Fomento/Interior) o ambos, para que pueda ponerse en marcha cuanto antes.
- **Armonización de los calendarios y horarios de las Comunidades Autónomas que regulan el tráfico de camiones en cada región para festivos, fines de semana y horarios nocturnos.**
- **Promover mecanismos para la participación de los distintos sectores en la elaboración de normativas relacionadas con las restricciones al tráfico en cada CCAA.**
- **Tarifas especiales para la circulación de los camiones en las autovías de pago en horarios nocturnos y de baja ocupación de la red.**
- **Mejora de las conexiones de los centros fabriles con las vías de alta ocupación.**
- **Autorizar el uso de señalización específica para dirigir el tráfico de camiones a los centros fabriles.**

De puesta en marcha a corto plazo:

- **Promover la habilitación de zonas de aparcamiento en las cercanías de las grandes ciudades para que el transporte de mercancías por carretera pueda esperar mientras se producen las restricciones de tráfico a las ciudades.** Esto permitirá agilizar el transporte por carretera en su paso por las ciudades e incluso beneficiarse de servicios logísticos asociados.
- **Promover la habilitación de zonas de aparcamiento en las cercanías de los puertos para facilitar la entrada de las mercancías en su interconexión con el transporte marítimo.** Esto permitirá agilizar el transporte por carretera en los alrededores de los puertos, en muchos casos, muy cercanos o incluidos en zonas urbanas.
- **Creación de nuevas áreas de descanso en carreteras principales del Estado.** Estas deben estar vigiladas para evitar robos.
- **Desdoblamiento de las autovías de pago que no tienen una alternativa por autovías del Estado sin coste.**

Este sería el caso, por ejemplo, de la A7 entre Valencia y Barcelona cuyo desdoblamiento debe acelerarse para duplicar la capacidad de transporte en este recorrido, muy saturado actualmente, y crear una alternativa más barata para el transporte.

De puesta en marcha a medio y largo plazo:

- **Impulsar los acuerdos con Francia y con la Unión Europea para conseguir unas mejores conexiones con Europa a través del país vecino.**

En concreto, deberían acelerarse las obras de la vertiente francesa en el túnel de Somport y conseguirse financiación procedente de la Unión Europea teniendo en cuenta que la Comisión está estudiando los cuellos de botella existentes para el transporte de las mercancías en el territorio de la UE.

### 8.3. Puertos

Desde CEOE se considera conveniente estudiar la posibilidad de **ampliar alguno de los actuales puertos españoles de manera que se consiga un tráfico de 100 millones de toneladas anuales.** El objetivo de la construcción de un puerto de estas características es competir con los grandes puertos europeos.

Los puertos deben disponer de un manual de buenas prácticas medioambientales para la gestión de sólidos a granel.

Además, **se debería dar máxima prioridad, dentro de las inversiones previstas en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) a las inversiones en conexiones de los puertos marítimos y las redes de alta capacidad de carretera y ferrocarril.** Las estimaciones económicas del PEIT contemplan para este fin un importe de 1.220 millones de euros, que suponen únicamente el 0,51% del presupuesto total. No obstante, la priorización de estas actuaciones resultaría muy positiva para el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia (SSS), con efectos como la reducción de las emisiones de CO2 y otros costes externos como saturación, accidentes, etc.

Por otro lado, en cuanto al transporte marítimo en general, desde CEOE se estima necesaria la adopción, **con carácter inmediato,** de la siguiente serie de medidas:

- **Favorecer una mayor flexibilidad de los servicios de estiba de los puertos españoles y promover la reducción de sus costes.**

Dada la delicada situación actual del sector y en general, la fuerte competencia proveniente del exterior debería hacerse un esfuerzo importante en rebajar los altos costes de la estiba. Para ello, se propone que se de libertad a los operadores logísticos que operan en el puerto para que trabajen con personal propio tanto en las terminales como en las labores de carga o descarga de los barcos o del transporte ferroviario.

- **Promover la reducción de las tarifas portuarias.**

Asimismo, debe crearse una tarifa especial para vehículos que se adapte a las características propias de este producto.

- **Implantación de incentivos a la utilización del transporte marítimo a corta distancia inspirándose en el modelo de "ecobonos" que se está utilizando en Italia con gran éxito.**

Podría incentivarse mediante la subvención de las tarifas a aquellos transportistas por carretera que sustituyan la carretera, en todo o parte de su recorrido, utilizando a cambio el barco en trayectos con destino Europa. Ya existe una iniciativa en este sentido por parte del Gobierno Vasco que puede servir de ejemplo para otras comunidades.

#### 8.4. Ferrocarril

Dentro del ámbito del ferrocarril, se proponen, como actuaciones de **carácter general** a realizar, las siguientes:

- **Apoyo al transporte ferroviario sin perjudicar a otros modos de transporte.**
- Conseguir que **el transporte de mercancías por ferrocarril alcance una posición competitiva en España y en el resto de la Unión Europea.**
- **Desarrollar un ferrocarril eficiente en el transporte de mercancías**, para la mejora de la competitividad de los sectores industriales, con el fin de fortalecer su actividad exportadora y reducir el riesgo de deslocalización industrial.

- Sensibilizar a los sectores económicos y sociales, así como a los poderes públicos, acerca de la **necesidad de un sistema eficiente de transporte de mercancías por ferrocarril**.
- Se debe garantizar el respeto de los surcos asignados a los trenes de mercancías, evitando las interferencias con el tráfico de pasajeros.

**Con carácter más particular**, CEOE estima necesaria la adopción de las siguientes medidas.

De puesta en marcha inmediata:

- **Puesta en marcha del plan para liberalizar y aumentar la participación del transporte de mercancías por ferrocarril aprobado por el Consejo de Ministros del 14 de agosto de 2008.**

Fundamentalmente centrada en dos actuaciones, la separación jurídica del área de mercancías de RENFE Operadora, creando una sociedad independiente que permita una gestión más focalizada para el desarrollo de esta actividad, y desarrollar reglamentariamente la liberalización de los servicios auxiliares al transporte ferroviario. Esto último permitirá **aumentar la flexibilidad de los servicios de transporte ferroviario para adecuarlo a las necesidades de los clientes**. Las terminales ferroviarias deberán tener una flexibilidad horaria que permita a los fabricantes su utilización según las necesidades que le marque la producción y el mercado. Esto evitará pérdidas de tiempo y extracostes.

- **Tarifas de ADIF competitivas**, que permitan satisfacer las particularidades de los diferentes sectores, incluyendo tarifas específicas según necesidades.

De puesta en marcha a corto plazo:

- **Adecuar corredores ferroviarios básicos para el paso de trenes con una longitud de 750 m.** Esto supondría la preparación de vías, apartaderos, terminales, estaciones, etc., en los corredores que define el PEIT como los más utilizados para el transporte de mercancías. Además, deberá tenerse en cuenta la circunvalación de los grandes centros urbanos para no interferir con el transporte de mercancías.

De puesta en marcha a medio y largo plazo:

- **Prolongar la vía de ancho europeo hacia el interior de la península tanto en Irún-Hendaya como en Cerbère-Port Bou para la localización de nuevas terminales.**

Dado que éstos son puntos estratégicos para la exportación e importación de materiales y producto de la industria española debería promoverse la creación de nuevas áreas logísticas en territorio español.

- **Debe apoyarse el proyecto FERRMED**

El objetivo de dicho proyecto es la puesta en marcha de un **corredor ferroviario para mercancías desde Algeciras al Norte de Europa**. El Gobierno español debe conseguir en Europa que el corredor Mediterráneo sea un proyecto prioritario en el 2010 para asegurar que el plan de implantación quede definido en el 2012. En este proyecto se incluye, por ejemplo, la eliminación del tramo de vía única de ferrocarril existente entre Tarragona y Castellón. La instalación de doble vía en los tramos que lo necesiten es una medida necesaria para conseguir un transporte de mercancías por ferrocarril más fluido.

## 8.5 Infoestructuras

Las infraestructuras de telecomunicaciones (Infoestructuras), son vitales para el desarrollo de una economía moderna, por ser las redes sobre las que se desarrolla la Sociedad de la Información. En palabras del propio Presidente del Gobierno, "Aspiramos a renovar un modelo económico que ha de ser sostenible económicamente a medio y largo plazo, basado en la economía del conocimiento y la innovación..."

En esta línea de acción se han de adoptar medidas que permitan el desarrollo de Infoestructuras que posibiliten la mejora de la Competitividad Industrial. Desde CEOE se propone:

- **Eliminar las barreras al despliegue de Infoestructuras**, tanto en el ámbito privado como en el público.
- **Incentivar la modernización de las empresas industriales para que puedan adoptar todas las ventajas que ofrecen las modernas redes de telecomunicaciones.**

## 9. Fiscalidad

### 9.1. Marco de Incentivos y deducciones para inversiones y creación de empleo

Dentro del apartado de deducibilidad y montante de impuestos, como medidas que ayuden a fomentar la competitividad de la industria española, CEOE propone las siguientes medidas para adoptar a **corto plazo**:

- Las **deducciones por inversiones medioambientales** no deben desaparecer.
- Ampliar las **deducciones en I+D+i**, como medida de fomento de la inversión, beneficiando a las industrias ligadas a estas actividades y que a medio y largo plazo favorecería la competitividad en las empresas.
- **Reducción del Impuesto de Sociedades**. La reducción al 30% del tipo general del impuesto sigue manteniendo a España en una posición de desventaja con relación a la tónica dominante en los países de la Unión Europea, cuyo tipo medio se encuentra en el 25,81%. Esta desventaja se acentúa si tenemos en cuenta que se lleva a cabo una eliminación de la mayor parte de los incentivos fiscales vigentes, lo que determinará una considerable elevación del tipo efectivo del impuesto.
- Eliminación **Impuesto de Actividades Económicas**. Este es un impuesto que en absoluto tiene relación directa con la actividad real de la empresa (independientemente del volumen de producción o venta, la empresa tributa por sus instalaciones y maquinaria aunque no se utilicen) y que está al arbitrio de los ayuntamientos y diputaciones según sus necesidades financieras, estableciendo en ocasiones injustificadas diferencias tributarias entre dos empresas idénticas en municipios similares. Para ello los municipios y provincias tendrían que contar con un marco de financiación central y autonómica, mayor y más estable.

### 9.2. Fraccionamiento del marco fiscal

En lo que se refiere al fraccionamiento del marco fiscal, como observación general, CEOE considera que el cada vez mayor **fraccionamiento del marco fiscal** (local, autonómico, estatal) introduce dificultades en su gestión y costes añadidos lo que genera ineficiencias.

## 10. Internacionalización

La industria española ha demostrado estar preparada para competir con solvencia en los mercados internacionales, ya que más del 80% de las exportaciones españolas corresponden a productos industriales. Por ello, es preciso articular una serie de medidas de apoyo a la internacionalización de la industria española. En este sentido, CEOE considera necesaria la puesta en marcha de las siguientes medidas:

- **Instrumentos de apoyo a la cooperación** de las empresas en la actividad de promoción exterior, mediante líneas de crédito, seguros y otros instrumentos de apoyo que faciliten la actividad exportadora.
- **Coordinación de la acción de las administraciones competentes** en apoyo a una sólida imagen de España asociada a calidad, que dote de mayor fuerza a productos y servicios españoles en beneficio de todos y especialmente de las **Pequeñas y Medianas empresas**.
- La situación actual de crisis y falta de recursos hace aún mas necesario que, desde **todos los organismos que realizan actividades de promoción** (incluyendo los distintos de Administración Central CCAA), se asuma un nuevo modelo más racional, con mayor transparencia, información compartida, y toma de decisiones consensuada y coordinada que evite por un lado el despilfarro de recursos y por otro la dispersión de mensaje que lanzamos en el exterior confundiendo a nuestros interlocutores y potenciales clientes.
- Para ello, es necesario **reforzar los Comités de Coordinación** ya existentes impulsando de forma decidida los trabajos que se están llevando a cabo con la participación de CEOE, de forma que los mismos puedan ofrecer resultados concretos a corto plazo.
- Por otro lado debe seguir trabajándose en la **creación de una imagen país fuerte y atractiva**, tanto a nivel nacional como en el de los sectores que exportan bajo el paraguas del “made in Spain”.
- Es importante contar de forma permanente con la opinión de las empresas y los sectores a la hora de elaborar y ejecutar los planes de promoción de nuestros productos, bajo un esquema de cofinanciación, tratando de evitar actuaciones que tengan escaso impacto comercial. Los fondos dedicados a la promoción de España

y de sus industrias exportadoras, a través de los **planes sectoriales de promoción exterior**, deben ser la base de la actuación de las Administraciones.

- **Promoción de la inversión empresarial en actividades de I+D industrial** como fuente de competitividad exterior de nuestras empresas.
- Necesidad de llevar a cabo una **desgravación fiscal de los gastos de promoción exterior** acorde con la importancia de la exportación, dado que un mayor desarrollo de la exportación e internacionalización de la industria es uno de los elementos fundamentales para la salida de la crisis actual y para que la recuperación pueda tener bases sólidas y estables.
- Necesidad de que **el Comercio Internacional siga las reglas del "fair play"** que nos permita ser competitivos frente a productos importados de otros países, que muchas veces cuentan con costes subvencionados y con circunstancias agravantes como el empleo infantil.
- Otro de los aspectos que más se han visto agravados con la actual crisis es el descenso en **la cobertura de riesgos a las exportaciones españolas**. Hay que buscar **fórmulas que posibiliten al Estado utilizar el instrumento del seguro de crédito a la exportación** que le permita asumir a través del CESCE y de forma temporal una mayor cobertura del riesgo.
- En cuanto a las **barreras comerciales** que siguen apareciendo continuamente en los distintos mercados, se deben intensificar los trabajos que la Administración lleva a cabo con el apoyo a la industria para identificar, documentar y exigir que se eliminen las barreras comerciales y administrativas existentes a la exportación. En este sentido, sería deseable que desde la Administración se faciliten Certificados de Origen en inglés.
- Es necesario que **gran parte de la actividad diplomática de España tenga como uno de sus componentes al mundo empresarial**. La actividad de nuestra red exterior puede resultar fundamental para que las empresas españolas estén bien situadas de cara a la consecución de contratos en concursos públicos, además de cómo instrumento de transmisión de la imagen de país industrial.
- **Apoyo del ICEX para la organización de acciones** ante Organismos Multilaterales para actividades industriales.

- **Acciones de apoyo a las empresas industriales españolas que sigan a las multinacionales** en su implantación en otros mercados.